
LE PAVÉ DANS LA MARE
MOTO magazine
Hors-série
GUIDE DE L'OCCASION 1996
35 F
60 MOTOS PASSÉES AU CRIBLE
1 COMMENT ACHETER AU MEILLEUR PRIX 2 FICHES PRATIQUES ET TECHNIQUES 3 ARNAQUES : RECOURS ET ASTUCES 4 COTE
Les Éditions de la FFMC - Hors-série - prix : 35 FF - I.S.S.N. 1157-4437
M 6282 - 1 H - 35,00 F-RD

Ernoult Features® - Robin Marc

Côté recherche, nous avons mis la gomme !











Pour offrir une gamme de pneumatiques d'exception à ceux qui exigent le meilleur, nous avons beaucoup réfléchi.

Les développements extrêmes du déjà légendaire B.T. 50 nous ont donné tous les enseignements pour dépasser encore nos critères d'exigence.

La nouvelle gamme BATTLAX, Racing (B.T. 58), HyperSport (B.T. 56) et HyperTourisme (B.T. 57), bénéficie de la recherche avancée BRIDGESTONE et de concepts brevetés conférant à nos pneus des spécificités uniques.

Mais pour en juger, il n'y a vraiment que la route .

Très vite, vous découvrirez des sensations inédites et un comportement remarquable.

Une rare stabilité à haute vitesse ainsi qu'une incroyable adhérence dans les enchaînements de courbes sur sec et sur mouillé.

À ces performances, BRIDGESTONE a ajouté la longévité grâce à un composé de gomme qui vous fera apprécier bien plus longtemps que d'autres, le plaisir et la sécurité de chausser des BATTLAX.

Aujourd'hui, le choix d'un pneu, c'est tout réfléchi.

À découvrir chez votre revendeur agréé, sur 3615 BRIDGESTONE (1,29 F m/n).

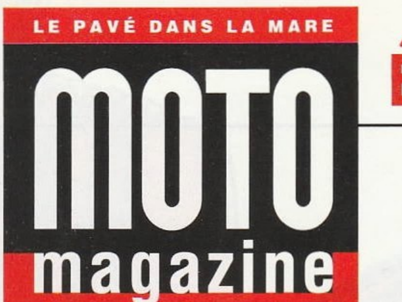


BRIDGESTONE - Parc Médicis - 47, allée des pépinières 94260 Fresnes - tél. (1) 46 15 56 00 - Fax (1) 46 15 57 00

Nouvelle Gamme 



Nous avons réinventé le pneu.



Éditorial

L'outil

Acheter la moto de ses rêves n' implique pas tous les sacrifices!

Rouler sur un engin flambant neuf sans un sou en poche pour l'entretenir, ça gâche vite le plaisir...

Le marché de l'occasion s'ouvre alors comme une gigantesque caverne d'Ali Baba. De quoi satisfaire tous les motards, les plus exigeants et les moins fortunés. Et aussi autant de risques de se faire avoir...

De fait, on trouve de tout sur le marché de l'occasion : des modèles fiables bradés car passés de mode et des tréteaux bancals, bien chromés et polishés, au prix fort...

Heureusement, il existe des moyens de ne pas réduire l'achat d'une moto d'occasion à un gros coup de poker !

Pour vous faciliter la démarche, Moto Mag a ausculté pour vous 60 des motos les plus diffusées. Avec l'aide de plusieurs milliers de lecteurs, nous avons relevé les pannes les plus fréquentes, la périodicité et le coût de l'entretien, les atouts et faiblesses à l'usage. les moyens d'équiper ou d'améliorer chaque modèle en fonction de ses besoins...

Impossible pourtant d'être exhaustif. En matière de panne, sur n'importe quelle moto, c'est comme sur le plateau de Morandini : tout est possible.

C'est pourquoi sont rassemblés, en fiches pratiques, tous les trucs et astuces qui permettront à chacun d' entre vous, sous réserve d' un minimum de sens mécanique (vous savez où elles sont les bougies ?), de débusquer un moteur agonisant, une partie-cycle avachie ou des freins lessivés.

Un guide des formalités administratives liées à l'opération, les formulaires types nécessaires à la transaction et une grille de comparatifs vous simplifierons la vie.

L'essentiel, c'est de rouler dés que possible sur le meilleur engin possible. Celui qui ne transformera pas votre rêve de moto en cauchemar...

Tel est l'objectif de ce numéro hors série.

Vous avez dans les mains l'outil indispensable pour trouver la bonne occase.

À vous de jouer !

LE PAVÉ DANS LA MARE

MOTO magazine

Sommaire



Directeur de publication •
Bernard Bruchet

Rédacteur en chef •
Yannick Picard

Rédacteur en chef adjoint •
Jeff Copin

Secrétaire de rédaction •
Philippe Pinard

Graphiste •
Erwan Gauthier

Photographes •
Stephen Caillet, Patrick Marion,
Jean Larquier, Pedro Ferreira,
Michel Ebran, Jean-Pierre Théodore,
Pierre Gilbert, Paul Blézard

Iconographes •
Pascal Girardin, Guillaume de Crop

Secrétariat attaché à la rédaction et petites annonces •
Sophie Le Floch

Publicité •
Dominique Wils

Développement/diffusion •
Alain Poirier

Télématique et argus •
Françoise Dumont

Mothothèque Carole •
Philippe Boin,
Blandine Audras

Comptabilité/secrétariat de direction •
Monique Millambourg

Logistique •
Grégory Mathieu

Abonnements, commande de numéros •
Rachelle Velant

Remerciements •
aux lecteurs de Moto Magazine
pour les fiches-tests de l'occasion
et à Jérôme Serrand

Conception Ad Vitam •
Flashage : Delta+ (Paris) •
Impression : SAJIC (Angoulême) •

MOTO MAGAZINE •
35, rue des Messiers
93100 Montreuil
Téléphone : (1) 48 58 06 57
Télécopie : (1) 48 58 02 98

Le Hors-série de Moto Magazine
est édité par les Éditions de la FFMC
SARL au capital de 20 000 F
RCS Bobigny B 327 879524
Gérant : Bernard Bruchet
Siège : 35, rue des Messiers 93100 Montreuil
Diffusion NMPP - n8CPAP 65 475
Dépôt légal - mai 1996
La reproduction, même partielle, de tout matériel
publié dans ce hors-série est interdite
(loi du 11/03/1957)

Acheter — 6

Les clefs d'une bonne occasion

Routières — 10

BMW K 75 / Flat Twin
Guzzi 650 à 1100
Honda 125 CMT / 500 CB / 650 NTV / 750 VFR / 1000 CBR / Pan 1100 ST
Kawasaki 500 GPZ / Zéphyr 550,750,1100 / 1000 GTR
Suzuki 500 GSE / 400 Bandit / GSX-F 750 / GSX-F 1100
Triumph 900 Sprint
Yamaha 850 TDM / FJ 1200

Vieilles Marmites — 50

Honda / Yamaha / Suzuki / Kawasaki

Customs — 58

Harley-Davidson 883, 1200 et 1340
Honda 600 et 1100 Shadow
Kawasaki 800 et 1400 Intruder
Yamaha Virago 240 et 535 / 750 FZX Fazer / V Max

Sportives — 78

Honda 600 CBR
Kawasaki 750 ZXR / Stinger
Suzuki 750 GSXR / 1100 GSXR
Ducati 900 SS et les autres

Trails — 90

BMW F 650
Honda Transalp / 650 Dominator
Kawasaki 650 KLX / KLR
Suzuki 650 DR / 800 DR
Yamaha DT 125 / 600 XT / Super Ténéré

Arnaques — 109

Recours et astuces

Fiches pratiques

Le juste prix : **p.114** / Grille d'achat : **p.116** / Hit parade de l'occasion : **p.118**
Un bon coup d'œil : **p.120** / La traque du détail : **p.122** / Examen mécanique : **p.124**
La paperasse : **p.126** / Vendre sa moto : **p.128**

Cote Moto Mag — 112

Petites Annonces — 115

ACHETER

OÙ ? QUAND ? COMMENT ? LES CLEFS D'UNE BONNE OCCASION

Le meilleur moment pour faire des affaires

C'est maintenant !

Au printemps, les beaux jours reviennent et les nouveaux modèles affluent chez les concessionnaires ! En même temps, les offres de reprise alléchantes, les remises, cadeaux ou promotions bourgeonnent sur toutes les vitrines. Tous ces avantages consentis pour attirer les devises et écouler les stocks font gonfler énormément le marché de l'occasion. Encore faut-il qu'il y ait la place pour engranger les délaissées. Ainsi, les concessionnaires doivent-ils écouler les machines de l'année précédente (on trouve alors des modéles 95 entre -6 % et -10 % du prix du neuf) tout en assurant une rotation rapide des "reprises réseau". Chez les pros de l'occasion, même équation : il faut libérer de la surface pour faire tourner la boutique. Dans les garages, boxes et parkings des motards qui changent de moto (pour une neuve ou une autre occasion d'ailleurs), par définition "il y en a une qui gène". L'acheteur est convoité, normal qu'il revendique certains privilèges. Mais "Business is Business", et tout bon vendeur étant avant tout un homme de communication, les plaidoiries commerciales se font plus poignantes ou enjôleuses que d'habitude. Gardez bien la tête froide sous l'intégral !

1 Chez les particuliers

C'est la méthode la plus répandue. La chasse se fait d'abord dans les colonnes des petites annonces des revues spécialisées, des gratuits, ou des serveurs Minitel. Après quelques coups de fil, on a un carnet de rendez-vous digne d'un ministre et il ne reste plus qu'à aller observer les engins proposés. Inutile de négocier un prix par téléphone, il faut se rendre compte de l'état de la machine.

Attention au libellé de l'annonce

Dans les textes ésotériques des annonces décortiquées, il est convenu de se méfier des libellés du genre « moteur refait et peinture neuve », « roule tous les jours » ou « très peu de kilomètres ». Dans le premier cas, vous risquez de récupérer une bécane qui a gamellé, dans le second une infâme pourriture, dans le troisième une machine immobile depuis des années qu'il faut revoir de A à Z (mais après tout, pourquoi pas, le tout étant d'en être conscient).

Faites l'essai de la moto

En préliminaire à toute discussion, cela permet déjà de valider son choix, de s'assurer qu'elle n'est ni trop haute, ni trop lourde, qu'elle vous convient vraiment. Au pire, un tour derrière le vendeur, suffit déjà à se rendre compte du style de conduite avec lequel la moto a été manipulée.

Poser un maximum de questions

Connaître l'histoire de la moto, savoir entre combien de mains elle est passée, quel en était l'usage principal et le secteur d'utilisation (petits ou longs trajets ? En ville ou sur route ? Tous les jours ou le week-end ?). C'est l'usage qui compte, bien plus que les qualités ou défauts présumés du modèle. Quelle est la raison de la vente (surtout pour une moto comme neuve avec un kilométrage très faible) : est-ce après un carton que le proprio a décidé de la vendre, ou le crédit est-il trop lourd ?

Demander les factures d'entretien

Faire le tour de l'engin avec l'œil inquisiteur (voir plus loin comment s'affûter le regard) Glaner tous les renseignements qui pourront orienter votre choix. Il faut aussi se donner le temps de comparer avec d'autres engins similaires. Attention aussi aux vendeurs trop empressés et pleins d'arguments.

Avantages

Tout prix annoncé se discute

Inconvénient

Le manque de recours possible en cas d'arnaque.

2 Chez les « pros »

Motociste ou concessionnaire

Habitués, les motocistes voient passer entre 50 et 350 occasions par an, selon leur envergure. Ils passent donc au crible les machines récupérées, aidés par des grilles de contrôle et d'évaluation mises en place par les importateurs.
Les garanties proposées couvrent généralement une période de trois mois, selon les termes les plus stricts du SAV (aucune pièce d'usure courante et mécanique).

Inconvénient

Les motos sont vendues entre 2 et 10 % plus chères que leur cote.

Avantages

Parfaite connaissance de la moto proposée, si celle-ci est issue de son catalogue ou provient d'un de ses clients. Il peut d'ailleurs l'avoir vendue neuve et entretenue régulièrement (le must). Il a aussi tout intérêt à vous choyer, au cas où vous viendrait l'idée de craquer ultérieurement pour du neuf.

Professionnels de l'occasion

Les officines spécialisées dans la moto d'occasion se développent partout en France. L'activité en plein essor depuis cinq ans, c'est le « dépôt-vente » professionnel.
La profession est divisée en deux catégories. Il y a ceux qui ne traitent que des machines entières et ceux qui ont une activité « pièces d'occase » (ou « casse ») en même temps.
N'hésitez pas à demander l'avis des responsables de ces magasins, souvent objectifs sur les qualités et défauts d'un modèle. N'étant pas liés à une marque, bénéficiant de l'expérience et des enseignements d'un gros stock en renouvellement permanent, ils sont de bons conseillers.

La casse moto

Au-delà des 10 ans d'âge, les motos échouent plutôt chez les « casseurs ». Rien de plus aléatoire qu'une moto passée entre plusieurs mains, stockée depuis des lustres et vendue « dans son jus ». Sérieuses références mécaniques requises pour tenter l'aventure.

Mémo acheter à un pro

▶ **Les Avantages :** **Ils connaissent le marché sur le bout des doigts. Ceux qui révisent préalablement les motos avant de les mettre en vente sont aux premières loges pour connaître les faiblesses de tel ou tel modèle. Ils vendent 90 % de modèles fiables et de grande diffusion. Ils ne s'embarrassent pas de « moutons à cinq pattes », (motos trop marginales, bécanes fragiles). Ils peuvent offrir des services particuliers : garantie, assurance, club...**

▶ **Les motos proposées :** **Les occasions révisées et garanties n'ont pas plus de 5 ans. l'essentiel du parc en est composé. Les 20 % restant sont des motos entre 5 et 10 ans.**

▶ **Annulation de vente :** **Il n'est possible d'annuler la vente qu'en cas de vice caché. Pour un problème mécanique survenant sur une moto achetée chez un professionnel, et tant qu'il entre dans le cadre de la garantie, seule la réparation (avec changement éventuel de pièces), peut être exigée.**

▶ **Les prix :** **Les prix pratiqués dans ces boutiques peuvent être supérieurs à la tendance générale. Certains modèles récents et à la mode partent au prix fort, puisque la demande l'est aussi. Mais dès qu'une moto dépasse les deux ou trois ans, elle est rarement proposée au-dessus de la cote, et elles sont vendue souvent en dessous.**

▶ **La garantie :** **99% des garanties « occasion » couvrent une période de trois mois, selon les termes les plus stricts du SAV (aucune pièce d'usure courante et mécanique). Etudiez le surcoût occasionné pour un service aussi réduit, et lorsque l'option est facultative, réfléchissez bien avant de signer.**

3 Enchères et domaines

Voilà l'antithèse des deux solutions précédentes. En ce qui concerne la sécurité, l'achat en salle des vente est une forme de roulette russe avec laquelle il faut savoir jouer, avant de participer.

La provenance des motos

La provenance des motos (hors collection) est en effet aussi diverse qu'aléatoire, on peut effectivement trouver un 1100 ZZR ou une V-Max de 1992 ou 93, 2 000 kilomètres au compteur, pour moins de vingt mille francs, mais elle revient d'un séjour dans le port du Havre après un vol (remarquez, les moules incrustées entre les cadrans, ça fait chic) ou d'un hangar détruit par un incendie.

Ces machines sont souvent propriété de l'état qui les a réceptionnées via les services de police après abandon sur la voie publique, vol, saisie judiciaire, retour de magasin sinistré, accident d'affrètement ou autre réjouissance du même genre. Elles ont eu droit à une villégiature prolongée sur les parkings des fourrières domaniales, ce qui parachève le tableau et la ruine.

Moyennant d'infinies précautions et un sens poussé de la mécanique, il y a parfois des affaires à saisir, d'un revers de main levé bien ajusté.

Où et comment l'acheter

Toutes les ventes sont annoncées par voie de presse et l'objet des enchères reste visible au quidam durant un bon mois. Il est impératif de se rendre compte de visu avant d'entreprendre quoi que ce soit, ne serait-ce que pour évaluer les frais de remise en état à engager.

Certains véhicules sont vendus sans papiers, donc inutilisables; il est parfois vendu plusieurs véhicules d'un même modèle mais dans un état très différent, soyez vigilants !

Dans une autre catégorie de motos, on a affaire aux véhicules réformés des administrations, théoriquement sur roues et en état mais avec un kilométrage énorme. Elles ont été régulièrement entretenues et se vendent pour une bouchée de pain, parfois même par lots, ce qui donne de la pièce pour en reconstruire une bonne (à réserver aux aficionados des flat-twins).

Conseil

Si vous comptez utiliser ce canal pour satisfaire votre motomania, passez donc plusieurs ventes assis au fond de la salle en simple spectateur, histoire de jauger l'ambiance de ces cérémonies et d'évaluer la qualité des motos présentées.

L'occasion en chiffre

▶ **Ce marché** **est 75% plus important que celui du neuf.**

▶ **Les importateurs** **contrôlent une part croissante de ce marché, en hausse de 3 à 5 % l'an dernier, selon les marques.**

▶ **L'ensemble des « occasions réseau »** **représente 10% du total des ventes, les professionnels de l'occase s'en partagent 20 à 35 % selon les départements. 55 à 70 % des transactions s'effectuent entre particuliers.**

(Sources : CCI. FNCRM. Ministère des Transports.)

MÉTAL 5
SPÉCIAL MOTO

Compatible avec tous les lubrifiants, Métal 5 "spécial moto" protège activement tous les moteurs à essence avec ou sans plomb, 4 temps et 2 temps.

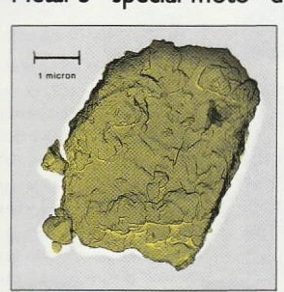
4 ANNÉES DE RECHERCHE POUR QUELQUES MICRONS EN MOINS

Après 4 années de recherche et fort de l'expérience de plusieurs millions de moteurs, le laboratoire Métal 5 a mis au point une nouvelle génération de microparticules particulièrement efficace pour la longévité des moteurs, l'amélioration de leur fonctionnement et la diminution des consommations.

Métal 5 nouvelle génération, c'est un nouveau process de fabrication, des microparticules encore plus fines (moins de 1 micron d'épaisseur !), et une thixotropie améliorée. Résultats : des effets plus rapides, une protection du moteur renforcée et une formulation "spécial moto".

Métal 5 "spécial moto" défend le moteur de votre moto. Contre l'usure insidieuse des pièces soumises à friction (les pistons peuvent aller et venir dans les cylindres jusqu'à 150 fois par seconde !), contre la perte progressive d'étanchéité segments/parois de cylindre, contre les surconsommations d'huile et de carburant.

Alors, pas de miracle pour préserver son plaisir et faire durer son capital : une huile de bonne qualité, des vidanges régulières et Métal 5 "spécial moto" tous les 10.000 km, ou 1 vidange sur 2.



Vue au microscope électronique de la nouvelle particule Métal 5 grossie 16.000 fois. Elle a une structure lamellaire ce qui la rend très efficace pour un accrochage rapide et facile dans les moindres porosités du métal. Sa taille réelle est de 0,5 micron d'épaisseur et de 4 microns de longueur.

NOUVEAU: LE GUIDE DE LA PROTECTION DES MOTEURS

28 pages illustrées : le moteur, sa lubrification, sa protection. 17 questions d'automobilistes, 17 réponses Métal 5. Un guide précieux.



Si vous n'avez pas le temps d'attendre la documentation :

3615 MÉTAL 5

Adressez-moi **gratuitement** le nouveau **"Guide Métal 5"** d'entretien des moteurs.

Nom : ____ *Prénom :* ____

Adresse : ____

Code postal : ____ *Ville :* ____

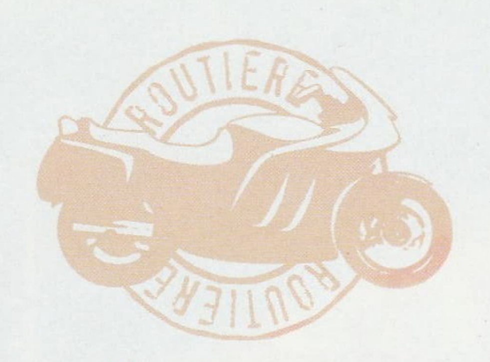
Type de moto : ____ *Kilométrage :* ____

Points de vente et renseignements spécifiques au Centre d'Information Métal 5 : **SODITEN S.A.** - 127, avenue Félix-Faure - 92000 NANTERRE - Tél. : (1) 45.06.22.44 - Fax : (1) 47.28.82.66

MÉTAL 5, LA PROTECTION ACTIVE DES MOTEURS

PERRIER SOBOLE & ASS 92.01

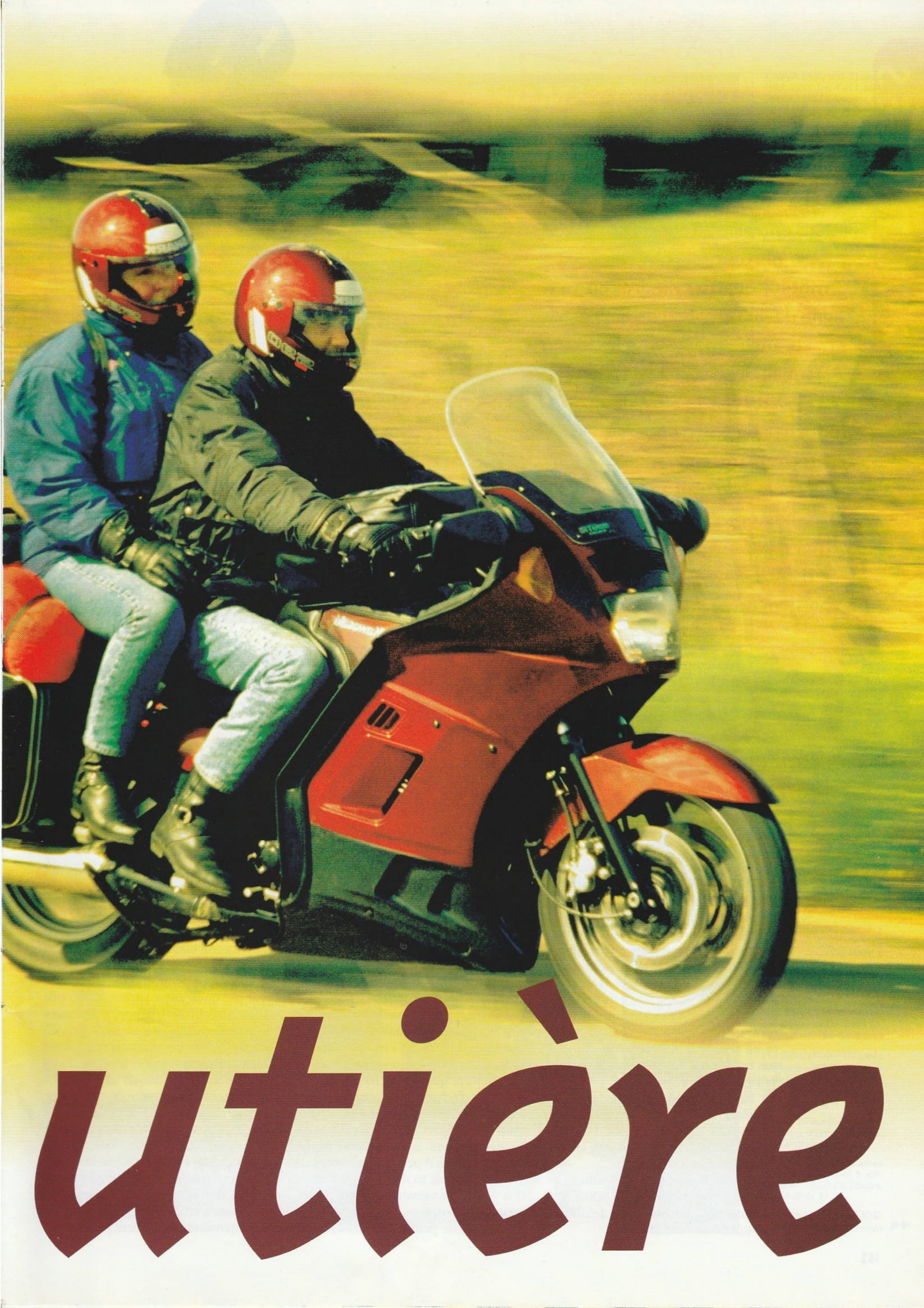
MOTO MAG



Peu importe la cylindrée, le voyage sur deux roues n'exige pas des centimètres cubes mais plutôt des centimètres carrés de place disponible. Quand il s'agit de "tailler la route", une moto se doit d'être confortable. Pour le pilote, bien sûr, mais aussi pour le passager. Cela implique qu'on puisse la charger sans empiéter sur l'espace des occupants. Certaines machines s'accommodent mieux que d'autres des bagageries adaptables et autres porte-bagages. Elles sauront se faire apprécier. L'autonomie dépassera les 250 kilomètres, histoire de ne pas flipper lors des traversées de la Lozère par les départementales. L'économie d'utilisation, tant en essence qu'en pneus ou en plaquettes de freins, permet de rouler encore plus souvent et plus loin. C'est le but recherché !

Portez enfin une attention toute particulière aux "petits détails" qui rendent la route plus facile : une montre de bord, un totalisateur kilométrique partiel, des compartiments pour ranger les cartes...

Acheter une ro


utière



La Suzuki Bandit exhibe fièrement ses entrailles. Sous un costume passe-partout, elle profite d'un moteur quatre cylindres en ligne de 400 cm³ issu de la branche sportive de la famille Suzuki, celle des GSXR. Avec la Suzuki, toute balade entre potes se transforme en arsouille infernale. Elle n'aime que le baston et l'assume à merveille. D'occasion, des machines aussi sollicitées s'abordent avec circonspection.

S. Caillet

S. Caillet

Boule de nerf en tenue légère

Historique

Présentée au public à la fin de l'année 1990, la 400 Bandit se veut d'emblée la représentante d'une nouvelle race de motos: les « naked bike » (nue), in english). Cuvelage de phare chromé comme un custom mais quatre en un noir mat comme une bête de piste. Son bloc propulseur fait partie de la seconde génération de GSXR, c'est à dire refroidi entièrement par eau, et non plus par un système mixte air-huile. Il libère 54 cv au régime de 10600 tr/mn. Il n'y a pas trop de six rapports pour exploiter l'ensemble de la cavalerie.

En 1993, la Bandit 400 devient plus souple, grâce à de nouveaux réglages. En 94, une version équipée d'un tête de fourche dans le style « Dunstall- années 70 » apparaît au catalogue.

La carrière de la 400 Bandit s'achève en 1995 avec l'apparition de la 600. Cette concurrente consanguine l'a définitivemen,terrassée.

Les points faibles

Les multicylindres de petite cylindrée n'ont qu'une seule façon de marcher: dans les tours. Dés que la barrière des 9000 tr/mn est atteinte, le carrefour ou le virage suivant saute au visage. A la longue, ce comportement exclusif « On/Off » finit par lasser. Difficile de musarder en Bandit, ou d'aller au boulot un matin de réveil brumeux. Certains diront que c'est mieux que la vitamine C pour se réveiller... Gros point noir au registre de la finition : la Bandit est victime de la mode des « motos jetables ». Le mono-amortisseur n'assure son office correctement que durant 10 000 km. Le collecteur d'échappement ternit et se met à rouiller dés les premières sorties, et perce avant 30 000 km. Conséquence directe de ces dégradations : la moto n'aime pas les routes bosselées et perd sa garde au sol (la béquille centrale touche vite, surtout en duo). Fiable, la mécanique n'apprécie toutefois qu'un entretien « de compétition » sous peine de perdre de son mordant.

Les points forts

Tout pour le fun! Seulement 165 kilos à déplacer, avec un moteur rageur à souhait et de bons gros freins pour s'arrêter dans son ombre. C'est le joujou parfait! En solo, la 400 Bandit devient même une arme redoutable sur les petits virolos au revêtement impeccable. Évidemment, le cocktail s'apprécie aussi en milieu urbain, pour peu qu'on jongle perpétuellement de la boîte. La légèreté et la répartition des masses de la petite Suzuki font merveille en ville (allez-y mollo). En balade, la position de conduite est bien pensée et ne fatigue pas les pilotes d'un gabarit moyen (environ 1,75 m). Seule critique au confort du conducteur, émanant des plus grands : les genoux cognent dans le réservoir ! La Bandit n'est pas qu'une frimeuse qui roule des mécaniques. Elle sait aussi voyager ! La géométrie conventionnelle de la Suzuki permet aisément le duo, même chargée. Bien sûr, on est loin de l'agrément d'un twin ou d'un monocylindre de cylindrée équivalente, infiniment plus souple.

Comment la choisir
les points à surveiller

Si l'engin ne fonctionne pas au super plombé, il y a risque d'encrassage (d'ailleurs, un décrassage et réglage complet de la rampe de carburateurs est recommandé tous les 5 000 km). Vérifier, comme pour tout engin « poussé » le suivi scrupuleux des révisions (filtre à air et huile, fréquence des vidanges et qualité du lubrifiant, contrôle de la distribution...), indispensable avec la Bandit sous peine de déconvenues ultérieures. A partir de 40 000 km, le remplacement préventif d'une chaîne de distribution est un atout qui peut influencer le choix, l'intervention étant onéreuse (2 500 F). Les éléments fragiles de la 400 GSF sont l'amortisseur arrière et le pot d'échappement. Dans les deux cas, il faut traquer les fuites et les bruits suspects. Leur remplacement par un élément adaptable est vivement conseillé (échappement homologué, « of course ») La qualité d'huile de fourche d'origine, lessivée en moins de 10 000 km, influe sur son efficacité. Pas de panique, un remplacement régulier de ce liquide permet de retrouver les qualités du train avant de la Suzuki (sauf si les joints spis sont usés, a vérifier dés 30 000 km). ●

Pour

- Petite moto, légère et maniable, idéale pour les petits gabarits
- Caractère moteur bouillonnant.
- Aptitude au duo et au chargement.
- Freinage endurant et puissant

Contre

- Amortisseur arrière de pacotille.
- Mauvaise qualité du pot d'origine
- Finition générale bâclée (corrosion, peinture « mono-couche »...)
- Entretien fréquent indispensable, donc cher.

Le dégoûté

Loïc, Bandit de 91 (44 000 km):
Je trouve la démultiplication finale trop longue, on atteint la vitesse maxi à 11800 tr/mn alors que la zone rouge est à 14 000 tr/mn. La consommation d'huile est excessive, elle s'est stabilisée à partir de 10 000 km (env. 1/2 litre au 1000 km). Suite à des problèmes de guidonnage, j'ai fait durcir la fourche en installant des entretoises pour précontraindre les ressorts et en mettanto de l'huile moins fluide (SAE10W20).

Côté prix

Accessoires

Pare-brise	810 F (National Cycle) 750 F (Ermax)
Pare-cylindres	à partir de 650 F (Bottelin Dumoulin)
Amortisseur	5 640 F (Olhins), 6 890 F (White Power)
Silencieux	2 400 F (Remus) Alu poli, carbone ou carbone Kevlar:
	à partir de 2 200 F (Mig), ligne complète: à partir de 3580 F (Micron)
Porte-paquet	700 F (Bottelin)
Porte-bagages	1 400 F + valises de 850 à 1000 F (Bottelin)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir).
	Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)

Consommables

Piston, axe & segments	2 x 723 F	Réservoir	4814 F
Filtre à huile	72 F	Levier d'embrayage	68 F
Filtre à air	226 F	Clignotant	4 x 285 F
Câble de gaz	292 F	Levier de frein	89 F
Disque d'embrayage	678 F	Echappement	6742 F
Boîtier allumage électr.	3558 F	Rétroviseur	395 F

L'accro

Manuel, Bandit de 93 (22 000 km):
Cette moto est maniable, malgré un rayon de braquage nul! A conseiller aux amateurs de départementales et nationales. Le caractère moteur est enivrant, surtout au dessus de 10000 tr/mn. En ce qui concerne l'amortisseur arrière, je le trouve encore correct, tant qu'on prend soin de le régler en fonction du poids. La manœuvre est d'ailleurs difficile car la molette est peu accessible.

Cote

36 15 Moto Mag	
1991	16 000 F
1992	17 000 F
1993	19 000 F
1994	23 000 F
1995	26 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité



S. Caillet



▶ **Amortisseur:** Surveiller les dépôts d'huile sous la selle et aux abords immédiats du mono amortisseur, les fuites sont fréquentes. Les motos équipées d'adaptable sont bien notées.

▶ **Pot d'échappement:** Dans la mauvaise tradition des engins « au rabais », le collecteur et le silencieux souffrent des économies réalisées. Traquez les trous et la rouille.

▶ **Moteur:** Exigez les preuves d'un entretien scrupuleux (carnet) et surveillez le remplacement de la chaîne de distribution dés 40 000 km.

▶ **Circuit de charge:** Des problèmes d'étanchéité sous la selle (projections d'eau) entraînent une faiblesse de la charge de la batterie, parfois hors service dès 30 000 km.

◀ La petite Bandit dispose d'un moteur vif mais pointu qui se fatigue très vite s'il n'est pas soumis à un entretien régulier. Préférez les vendeurs méticuleux.



HONDA 500 CB

Tout le savoir-faire et l'expérience du plus grand constructeur mondial réuni dans une petite routière de caractère: c'est ça, la 500 CB! Discrète, voire effacée, elle passe surtout pour une utilitaire ou une moto-école. En fait, son moteur enjoué et sa partie-cycle imperturbable en font un engin diablement efficace et attachant. Tout ce dont peut rêver un nouveau titulaire du permis.

S. Caillet

Retour aux sources

Historique

Le twin vertical et Honda, ça ne date pas d'hier. La CB 450 fut présentée en 1965! La dernière tentative de réintroduction du twin date de 1986, avec la 450 CBS. L'aventure tourne court, à cause de coloris trop criards et surtout de la fièvre des 600 sportives, qui raflent toute la clientèle. En 93, la copie est sérieusement revue coté look, et la CB 500 fait son entrée sur le marché. Composée d'un assemblage de pièces issues d'autres modèles, cette machine n'a pourtant rien d'un bidouillage hasardeux. Le moteur qui délivre 58 canassons, se révèle très sportif à l'usage (couple maxi à 7500 tr/mn). Il permet d'exploiter pleinement la partie-cycle, très classique (double berceau en tube, deux amortisseurs, simple disque avant et tambour arrière). Inchangée depuis sa sortie, la CB manque juste d'une jumelle carénée d'origine pour plaire à tous.

Les points faibles

Le frein avant manque de mordant, la commande a une trop longue course. la fourche est trop souple et non réglable (s'arrange avec une huile plus visqueuse et 15 cl de plus dans chaque tube). La garde au sol atteint parfois ses limites, surtout à cause des amortisseurs arrières qui talonnent ou pompent sur les bosses. Ils sont peu endurants et perdent leurs qualités en s'échauffant. Associé à une fourche trop souple, ils engendrent parfois des réactions parasites dans la tenus de route (manque de stabilité en courbe, louvoiements, guidonnages...). les passagers jugent les repose-pieds trop hauts (jambes trop repliées) et la selle glissante étroite et dure.
Le pilote, lui, ne rencontre pas ces désagréments. Deux grosses lacunes d'équipement ternissent le bilan : l'absence de jauge à essence et de montre de bord.

Les points forts

Le moteur ne craint pas les kilomètres, il garde tout le temps une belle santé. Au dessus de 5500 tr/mn, il déclenche les passions. La CB se révèle alors très hargneuse, jouant les sportives à ses heures. Sur petites routes, elle devient redoutable, tant que le revêtement reste bon (les amortisseurs!). Son freinage peu pointu se révèle idéal avec les conducteurs inexpérimentés, et sécurisant par temps de pluie. Équipée d'un pare-brise, la CB devient une petite routière très efficace, acceptant les bagages et les passagers (pas trop grands) sans broncher. En ville, c'est le vélo parfait. Son poids, son court rayon de braquage et sa hauteur de selle raisonnable font merveille. A l'usage, la CB se montre sobre, facile d'accès pour l'entretien courant et peu dispendieuse en pneus ou en plaquettes de freins. Elle est donc aussi économique qu'à l'achat. La finition, sans être exceptionnelle, évite le pire et permet à la Honda de rester pimpante plus longtemps que d'autres basiques.

Comment la choisir
les points à surveiller

Le bloc moteur de la CB est conçu, selon les responsables de la marque, « pour rouler 300 000 km ». Il nécessite néanmoins un entretien suivi, notamment côté distribution, pour donner le meilleur de lui même pendant aussi longtemps. Des problèmes d'usure prématurée du tendeur de chaîne de distribution ont entraîné de nombreuses interventions sous garantie. La chaîne risque de battre, épisodiquement, contre le carter moteur (claquements, bruit de crécelle). Le collecteur d'échappement est la pièce qui ternit le plus vite sur la CB, il n'y a rien à faire. Surveillez par contre qu'un trottoir trop haut n'ait pas écrasé les deux coudes de sortie, trop vulnérables sous le moteur. Profitez des machines qui sont équipées d'amortisseurs adaptables, infiniment plus efficaces que ceux d'origine (à changer dès 20 000 km). La corrosion peut s'installer sous le radiateur, endroit exposé aux projections, et ronger les soudures des pattes de fixation. ●

Pour

- ▶ Mécanique fiable
- ▶ A l'aise en ville
- ▶ Aptitudes routières
- ▶ Économique

Contre

- ▶ Amortisseurs dépassés
- ▶ Freins justes en usage sportif
- ▶ Pare-brise indispensable

Le dégoûté

Thierry, CB de 94. (61 000 km):
Il y a de sérieux à-coups dans la transmission lors des rétrogradages qui peuvent surprendre sur chaussée glissante. Le châssis manque de rigidité, surtout à cause des amortisseurs nuls, et le frein arrière est déplorable (juste un ralentisseur et encore!).

L'accro

Michel, CB de 95 (15 000 km):
Dans l'ensemble, c'est une moto très séduisante, même si certains la trouvent trop discrète de look. Je roule par tous les temps et n'hésite pas à rouler loin avec cette super bécane. Ni pour une CX 650 Turbo (un fantasme!) ou une Harley, je n'échangerai cette super petite bécane. Elle est trop fiable pour s'en séparer. Il faut juste monter deux bavettes pour parfaite la protection de la mécanique.

Côté prix

Accessoires

Pare-brise	Secdem: de 579 à 920 F (selon hauteur)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
	Sacoche: Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir)
Porte-paquets	Bottelin: 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier), Givi: 550 F, Jouvin: 590 F
Silencieux	de 2571 à 3712 F (Remus)
Amortisseurs Ar	2 580 F (Fournales) 1 600 F (Koni)
Kit chaîne	856 F (DC)

Consommables

Piston, axe & segments	2 x 555 F	Réservoir	2327 F
Filtre à huile	63 F	Câble de gaz	132 F
Filtre à air	148 F	Clignotants	249 F
Levier d'embrayage	46 F	Levier de frein	46 F
Boîtier allumage électr.	2560 F	Rétroviseur	235 F
Disque d'embrayage	392 F	Echappement	1649 F

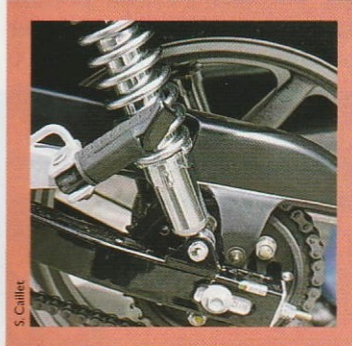
Cote

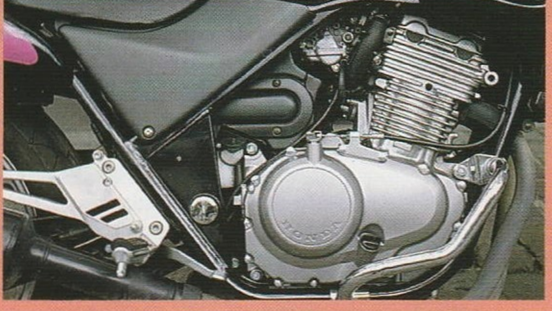
36 15 Moto Mag	
1994	26 000 F
1995	30 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneus avant											
Pneus arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité





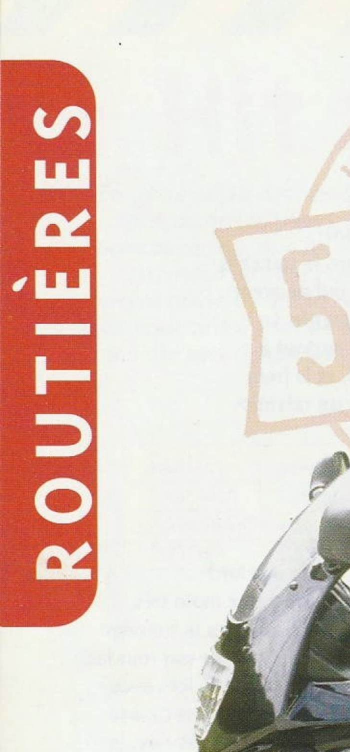
◀ **Un bloc moteur incassable, à part quelques faiblesses de distribution sur les premiers modèles, normalement prises en garantie par Honda. A vérifier.**

▶ **Amortisseurs:** Les machines équipées d'adaptable sont mieux cotées que les autres. L'état des combinés en dit long sur leur efficacité (fuites, tige plongeante piquée de rouille, usure dissymétrique).

▶ **Tendeur de distribution:** Il s'use prématurément sur certaines machines. La chaîne claque alors contre le carter. Tendez l'oreille.

▶ **Pots:** L'origine Honda se ternit irrémédiablement. Vérifiez surtout que les coudes ne sont pas écrasés sous le moteur, par un choc sur un trottoir trop haut.

▶ **Rouille:** Elle s'attaque surtout aux parties peu accessibles de la moto. Tubes de cadre et pattes de fixation sous le radiateur, visseries et T de fourche, cuvelage de phare sous le pare-brise (le cas échéant).



En moyenne cylindrée, une petite Kawasaki se distingue depuis 1987 : la 500 GPZ. Discrète de ligne comme de gabarit, elle n'est pas du genre à taper la frime. Ce n'est qu'une fois sur la route que son potentiel se révèle. Le moteur, l'un des derniers « vertical-twin » moderne, impressionne par ses performances et son caractère. Moto de débutant par excellence, l'engin se choisit avec les précautions d'usage en pareil cas.

J. Larquier

Une sacrée bestiole

Historique

Dans sa première version, baptisée EX, la Kawa n'est équipée que d'un simple disque avant (avec étrier double piston) et d'un tambour à l'arrière. Dès 1988, le train avant se garnit d'un deuxième disque (mais les étriers repassent à un seul piston !). Ce n'est qu'en 1993 que l'on atteint la perfection, avec des disques partout et deux étriers avant survitaminés (2x2 pistons). Elle gagne en 1993 deux belles jantes de 17 pouces (au lieu de 16). Du même coup, le comportement de la machine évolue en tenue de cap et en freinage (pneus « taille basse »). Ce millésime 93 s'offre en plus son premier lifting. Museau plus affûté, bulle qui protège mieux, rétros qui « rétrovisent » au delà des coudes... Elle n'a plus changé depuis, hormis en coloris. La GPZ a deux cousines équipées du même bloc moteur : la 500 KLE Trail (1992), et la 500 EN Custom (1990).

Les points faibles

« Moto d'initiation » ne veut pas dire « première moto ». Exploiter les performances de la GPZ, tant moteur que partie-cycle et freinage (depuis 93), demande des bases de conduite. En courbes rapides, la moto est affectée de louvoiements inquiétants si la précharge de l'amortisseur n'est pas au maxi. Mais le confort en pâtit. Pas d'alternative, c'est sport ou tourisme. La fiabilité des premières séries (87/91) est mise à mal par de multiples casses de haut-moteur (culasse, soupapes, OHC). Un GPZ 500 mal rodé, ou trop sollicité à froid s'use très vite. Les arbres à came abdiquent dès 25 000 km. Le dépôt de calamine qui se décolle de la calotte des pistons à l'occasion d'un voyage en zone rouge peut détruire les sièges de soupapes, ou tordre ces dernières. L'absence de jauge d'essence est à porter à son passif. Les vibrations (God save the twin !) apportent leur lot habituel de galères (bruit, fourmillements, déboulonnages, fissures de carénage).

Les points forts

Le moteur, présenté comme un demi-bloc de 1000 RX, n'est pas dans le genre morose. Il confère à l'engin un comportement de « boule de nerf » dont personne ne se lasse. A partir de 5 500 tr/mn, ça pousse même très fort ! Une incarnation de l'esprit « Kawa » des grosses sportives de la marque, mais en demi-litre. Le tour de force de la GPZ 500, c'est qu'un tel moulin reste cohérent en utilisation routière, distillant sa puissance et son couple maximum (60 cv) au moins 2 000 tours plus bas qu'un 4 cylindres de caractéristiques similaires. Résultat : le duo n'est pas une séance de moulinage de boîte permanent, et même avec la prise au vent de bagages, la moto ne peine pas. La GPZ est idéale pour les petits gabarits (moins d'un mètre soixante-cinq). Le carénage joue, pour eux, très bien son rôle. Inutile de dire qu'en ville, la « petite Kawa » brille de tout son art. En plus, elle peut rester économique à l'usage. De quoi en faire la meilleure

machine d'initiation au « Sport-GT », avant de chausser plus grand.

Comment la choisir

les points à surveiller

Pas d'hésitation pour les plus fortunés: choisir un modèle récent pour profiter de toutes les évolutions. Mais le choix d'une GPZ ancienne se justifie, tant l'engin est homogène. Les échappements pourrissent dans l'avion qui les importe en Europe ! Pas d'étonnement, à la vue d'un adaptable sur une machine de 15 000 km. Les méfaits de la calamine sont plus pernicieux, car discrets. A froid, on peut tester la compression en bouchant le puits de bougie avec le pouce.

Traquez les bruits de la chaîne de distribution (patin de tendeur usé dés 15 000 km sur les modèles d'avant 92). Les câbles d'embrayage et de tachymètre sont fragiles (15 000 à 20 000 km) à cause d'une gaine non étanche (attention aux nettoyeurs HP). Idem pour les roulements de colonne de direction. Coup d'œil au carénage, parfois fissuré aux abords des clignotants ou fondu à proximité des échappements. Les vibrations font des ravages : platines de repose-pieds, supports de porte-bagages ou ampoules. La consommation d'huile est fidèle à la légende Kawa, de quasi nulle, elle passe jusqu'à 1 litre au 100 à 10 000 tr/mn (sur un moteur même pas lessivé !).

Pour

- Comportement moteur attachant.
- Performances globales étonnantes pour un 500.
- Aptitudes routières: duo, chargement, autonomie.
- La préférée des petits gabarits et des demoiselles (basse et légère)

Contre

- Fragilité du haut moteur en cas d'usage « musclé » et brouillon.
- Pots pourris en série.
- Vibrations fatigantes et destructrices.
- « Piège » à novices.

Côté prix

Accessoires	
Bulle haute adaptable	590 F (Ermax)
Porte-paquet	700 F (Bottelin)
Porte-paquet	1 400 F + valises de 850 à 1 000 F (Bottelin)
Bas de carénage	1 720 F (Chaplot)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Kit chaîne	680 F (DC)
Échappement	ligne complète alu, inox ou carbone: de 4 326 à 4 777 F (Lazer)
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir).
	Briand: 495 F (16 l.), 580 F (22 l.)

Consommables			
Piston, axe & segments	2 x 445 F	Réservoir	3571 F
Filtre à huile	48 F	Câble de gaz	95 F
Filtre à air	195 F	Clignotant	150 F
Levier de frein	325 F	Levier d'embrayage	90 F
Disque d'embrayage	6 x 63 F	Echappement	1169 F
Boîtier allumage électr.	2540 F	Rétroviseur	346 F

Le dégoûté

Alexandre, 500 GPZ de 92 (10 000 km).
Cette moto bouffe énormément de pneus, j'en suis déjà à mon troisième M 38, usés en moins de 4 000 bornes. Il faut impérativement monter d'autres boudins. Je trouve aussi que la commande d'embrayage est trop dure, j'attrape souvent des crampes sur les longs trajets. Roulant souvent en ville, la cartouche de filtre à air s'encrasse à vitesse grand V, et cela occasionne des trous à l'accélération.

L'accro

Hervé, 500 GPZ de 88 (50 000 km):
Cette moto est un excellente « petite » machine. A son guidon, j'ai parcouru autant de kilomètres en solo qu'en duo avec bagages, sur tous types de route, de la montagne aux parcours autoroutiers. On peut dire que j'ai pris mon pied sans jamais n'ennuyer. En plus, je la trouve superbe, surtout en rouge. La garde au sol avoue ses limites en duo, mais il faut déjà y aller fort. En tout cas, il faut prévenir les débutants que ça pousse beaucoup pour une 500 !

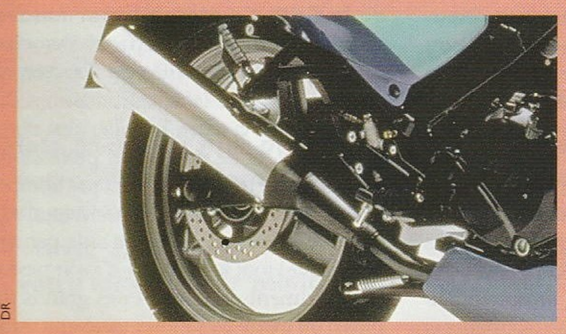
Cote

36 15 Moto Mag	
1991	15 500 F
1992	18 000 F
1993	23 300 F
1994	25 500 F
1995	28 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité


DR


J. Larquier/DR



DR

◄ Le twin Kawa est très performant pour un 500. Mais attention aux arbres à cames qui souffrent d'une utilisation fréquente en zone rouge (trajets autoroutiers à « donf' »).

► **Amortisseur:** Il doit être changé à partir de 50 000 km. Les concessionnaires débrouillards savent reconditionner un combiné, ce qui réduit la facture.
► **Échappement:** Il est à jeter dés 15 000 km, les adaptables sont beaucoup plus endurants. Investissement recommandé. (le Devil est apprécié).
► **Moteur:** Vidange et bougies tous les 7 000 km, associé à un long temps de chauffe (en roulant...) et il ira au bout du monde. Inspectez les factures et le carnet de bord.
► **Direction:** les roulements vieillissent vite à partir de 35 000 km, vérifiez l'absence de point dur de butée à butée, en mettant la moto sur la béquille centrale.
► **Carénage:** les fissures ou parties fondues sont légion. Inspectez les alentours de l'échappement, les fixations de rétros et de clignotants.

SUZUKI 500 GSE SUZUKI

P. Ferreira

La moto qui sort de l'école

En moyenne cylindrée dite utilitaire, l'option du bicylindre vertical est incontournable. Bien plus vivant qu'un quatre pattes, ce moteur allie en plus l'économie d'utilisation. Ce bicylindre se dispense d'une partie-cycle sophistiquée. La GSE est de cette race de motos, ne sacrifiant rien au superflu. Deux roues, une selle et un guidon: rien de tel pour découvrir la moto!



Historique

Les racines du Twin vertical Suzuki remontent à 1980, avec l'apparition de la 400 GSX. Ce n'est qu'en 1988 qu'apparaît la 500. Elle corrige d'emblée les griefs fait à son ancêtre. Le cadre de section rectangulaire, avec un demi berceau démontable, est de structure latérale. Il améliore nettement la tenue de route parfois fantasque des anciennes 400 cm³. De plus, il intègre désormais une suspension arrière de type « Full Floater » (technique du mono amortisseur selon Suzuki). Au passage, la 500 gagne plus de 10 kilos sur sa devancière, un frein arrière à disque et des pneus radiaux en 17'. Elle garde par contre la boîte de vitesses à six rapports. Depuis 94, la version carénée est disponible, cela transforme radicalement la Suzuki, qui peut aller taquiner la Kawa GPZ, référence de la catégorie en routière sportive. Fait notable, la 500 Suz n'a subi aucune modification en huit ans de carrière.

Les points faibles

La protection inexistante restreint les ardeurs à rouler de nombre de « GS-istes ». Beaucoup de machines disponibles en seconde main sont d'ailleurs équipées d'un pare-brise, carénage ou haut de carénage adaptable. Le moteur de la Suzuki commence à avouer son vieil âge. La puissance est jugée limitée, surtout en duo, où il faut sans arrêt recourir à la boîte de vitesses pour relancer la monture Il ne souffre plus la comparaison avec ses rivaux (Honda CB 500 et GPZ). Sa fiabilité est mise à mal par des incompatibilités avec l'essence sans plomb (soupapes et guides prématurément usés). A noter aussi, la mauvaise tenue de l'amortisseur arrière (longévité, tenue en charge, progressivité). Déjà trop souple de l'avant, la Suz devient donc parfois « onduleuse » sur petites routes, où elle ne ménage pas son monde (talonnages, pompages etc.). Si la fourche s'arrange en changeant l'huile, à l'arrière le problème survient tôt ou tard (trop tôt!).

Les points forts

Maniabilité, légèreté, économie d'utilisation: tels sont les principaux atouts de la GSE. Ce n'est pas par hasard qu'elle est devenue la moto favorite des écoles de conduite de France et de Navarre. Pour faire des ronds entre les cônes, elle est la reine. En ville, c'est donc l'outil idéal, et de nombreux professionnels de la « course » ne s'y sont pas trompé. Son poids n'est jamais un handicap, d'autant que la faible hauteur de selle permet à (presque) tout le monde « d'avoir pied » (au détriment du confort des grands de plus d'un mètre soixante-quinze, qui trouvent la Suzuki exiguë). L' excellent frein avant confère à la GSE une précision et une sûreté de conduite de premier ordre. Elle n'est pas du genre à piéger son pilote. La boîte de vitesses est très douce de maniement, et permet de profiter pleinement du caractère du Twin. La sobriété de l'ensemble (essence, huile, pneus, kit chaîne…) finit par emporter les suffrages.

Comment la choisir
les points à surveiller

Beaucoup de GSE sortent des moto-écoles. A leur actif, quelques gamelles sur plateau qui ont secoué les soudures. Autre usure anormale de ces machines : les cylindres déformés (ovalisation) et la distribution mise à mal par de longues heures de ralenti accéléré (surchauffe). La carburation s'encrasse et se dérègle encore plus vite que pour les motos de ville. L'achat d'un véhicule école ne réserve pourtant pas que des mauvaises surprises, mais il implique de négocier une sévère décote d'emblée (entre 10 et 20 %). cette économie permet juste de faire effectuer une grosse révision (patin de tendeur de chaîne de distribution, guides de soupapes et segmentation changés sont un minimum). En cas contraire la consommation d'huile ne tarde pas à enfler de façon déraisonnable, pendant que le moteur se transforme en « poumon ». Pour les autres GSE, un suivi attentif des révisions (huile, filtres, bougies) et la monte d'un amortisseur adaptable au delà de 20 000 km sont les gages d'avoir trouvé un bon cru. La finition de la GSE lui permet d'affronter les ans sans trop de rides. De quoi rouler jusqu'à l'an 2 000 en toute quiétude. ●

Pour

- Mécanique fiable
- Facilité d'utilisation
- Adaptée aux petits gabarits
- Économique à l'usage

Contre

- Amortisseur peu endurant
- Moteur juste en duo
- Confort passager
- Protection du pilote nulle

Côté prix

Accessoires

Pare-brise	Secdem : de 576 à 914 F (de 39 à 55 cm) Hein Gericke : 780 F. (transparent)
Tête de fourche	1 480 F (Secdem)
Sacoche	Bagster : de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir) Briand : 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-paquets	Bottelin : 800 F et 580 F, Givi : 550 F, Jouvin : 590 F
Amortisseur Ar	3 450 F (Fournales). 5 400 F (Ohlins)
Silencieux	2 421 F (Marshall, ligne complète) 1 188 F (Busso). 1 520 F (Sito)
Kit chaîne	666 F (DC)
Carénage	de 2 500 à 5 000 F (Chaplot, livré avec deux optiques)

Consommables

Piston, axe & segments	682 F	Réservoir	4219 F
Filtre à huile	22 F	Tube de fourche	1280 F
Filtre à air	236 F	Clignotant	289 F
Levier de frein	219 F	Levier d'embrayage	146 F
Disque d'embrayage	265 F	Silencieux	4164 F
Boîtier allumage électr.	2392 F	Rétroviseur	149 F

Le dégoûté

Thierry, GSE de 90. (15 000 km) :
Je trouve la position de conduite mal fichue, surtout à cause des guidons. Les poignets souffrent lors des freinages, surtout en duo. La selle est trop glissante pour le passager. La souplesse du moteur est nulle, sous 3000 tours, plus rien ! C'est inconcevable sur une utilitaire de 500 cm³. En plus, le SAV Suzuki n'a pas assuré quand j'ai cassé le tendeur de chaîne de distribution.

L'accro

Dominique, GSE de 90 (25 000 km) :
Ma moto me convient parfaitement, les économies réalisées sur l'entretien me permettent d'acheter de bons pneus. Je fais les révisions moi-même, car l'accessibilité mécanique est très aisée. Tous les 10 000 bornes, mon concessionnaire règle la distribution et la carburation. Petite moto mais grand plaisir, et surtout pas chère.

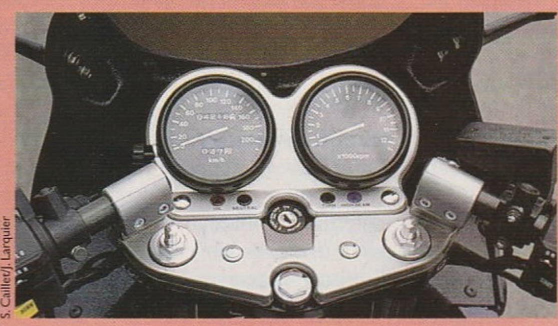
Cote

36 15 Moto Mag	
1990	11 700 F
1991	12 500 F
1992	16 000 F
1993	17 800 F
1994	20 000 F
1995	24 000 F

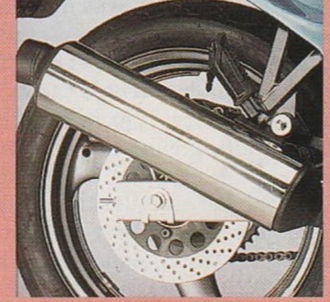
Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneus avant											
Pneus arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité



S. Caillet/J. Larquier



◀ **La GSE est dotée d'une bonne finition mais attention aux « tréteaux » refourgués par certaines moto-écoles (très fréquents en occasion).**

▶ Distribution : Le patin de tendeur de chaîne s'use vite, il faut s'assurer de son état tous les 10 000 km sur les motos qui roulent en ville. Remplacement de la chaîne au delà de 30 000 km.
▶ Électricité : Défaut d'étanchéité du circuit électrique. Les ampoules du tableau de bord sont très exposées, et surtout le circuit de charge. Attention aux pannes de batterie.
▶ Rouille : Le bras oscillant et les biellettes de la suspension arrières sont aux premières loges. La peinture n'est pas de bonne qualité, s'écaille et laisse la corrosion s'installer.
▶ Pots : Le collecteur ternit et rouille vite, s'assurer qu'il n'est pas percé. Les silencieux peuvent tenir le choc au moins 25 000 km, a condition que la moto dorme au sec.
▶ Plateau : Les machines qui sortent d'une école de conduite ne sont pas franchement recommandées. Les chutes répétées, même à basse vitesse, transforment le cadre en tréteau plus vraiment d'équerre.

HONDA 650 NTV HONDA

Apparue en 1988, la Revere est une valeur sûre. Elle reprend le concept de la « petite routière sans histoires », sur les traces de deux autres twins à eau increvables : la VT 500 et la fameuse CX 500. A l'image de ses ancêtres, la NTV est polyvalente. Tantôt elle arpente inlassablement les grandes villes, tantôt elle traverse les continents en parfaite machine de grand tourisme.

S. Caillet

La « motomobile » sympa

Une affaire à saisir en occasion à condition de choisir la bonne mouture.

Historique

Extrapolée de la base mécanique de la Transalp, la NTV en reprend les caractéristiques principales : bicylindre en V à 52°, refroidissement liquide, trois soupapes et deux bougies par cylindre, double carbu. Cette mécanique demeure inchangée jusqu'à aujourd'hui, preuve que le choix fut judicieux. A partir de 1991 (modèle 92), le moteur est repositionné dans le cadre, pour un meilleur équilibre des masses. Les trois premiers rapports de la boîte de vitesses sont resserrés vers le bas. L'arrivée d'un combiné amortisseur arrière réglable en détente (à la main), d'une fourche plus ferme en hydraulique, d'une selle plus épaisse et de tiges de rétros plus longues, améliorent tenue de route et confort. En 1993, les demi-guidons sont remplacés par un cintre à l'ancienne, permettant enfin les réglages et la béquille centrale devient une option (dommage).

Les points faibles

La première mouture, commercialisée de 88 à octobre 91 est considérée comme malsaine en tenue de route par tous les utilisateurs. Louvoiement en courbe rapide, guidonnages apparaissant entre 140 et 160 sur revêtement dégradé, talonnage de la fourche sur bosse conséquente. Bref, on comprend qu'elle reste en ville. L'amortisseur arrière, souvent incriminé bien avant d'être usé, n'est pourtant pas la seule cause de ces légèretés de comportement. La position de conduite trop sportive, pieds trop hauts en arrière et appui sur les poignets contribuent à ce déséquilibre inquiétant. Plusieurs cas de boîtes bruyantes, voire bloquées, ont été pris en charge au titre de la garantie sur les modèles vendus entre 88 et 91 Le problème survenant lors des premiers milliers de kilomètres est imputable à un rodage peu scrupuleux, ou un usage exclusivement urbain, selon les mécanos. Le rayon de braquage, indigent, est la dernière ombre au tableau de cette machine.

Les points forts

Toujours bon pied, bon œil, la NTV ne laisse jamais son propriétaire en rade et répond présent chaque matin. Une vraie bête de somme. Sa transmission secondaire par cardan reste douce comme au premier jour et ravit tous les « Reveristes ». Elle fait preuve d'une sobriété de dromadaire (5,5 litres au 100 en moyenne) et dispose, avec ses 19 litres en soute, d'une autonomie suffisante. Facile à charger et confortable en duo, elle s'acquitte avec les honneurs des périples de congés payés aussi bien que du quotidien boulot-dodo. Très peu gourmande en pneus et en plaquettes de frein, la 650 NTV impose un standard d'économie encore inégalé et de bon aloi en ces temps de crise. Son moteur, exempt de vibrations et très souple, est pourtant « vivant » et combat la monotonie aseptisée de certains concurrents à quatre cylindres. Dernier bon point au moteur qui passe souvent les 100 000 bornes sans le moindre pépin.

Comment la choisir
les points à surveiller

Ceux qui roulent en majorité en ville et pour qui la tenue de route passe au second plan, se satisferont de la première version (88-91). Signalons aussi la possibilité de corriger le comportement, avec un combiné amortisseur arrière nouvelle version (à prévoir au delà de 40 000 km). Un silencieux d'échappement valant 2 600 F, il est bon de vérifier son état, surtout si la moto a longuement séjourné dehors ou affiche plus de 50 000 km. Peu sujette à la corrosion, la NTV souffre parfois de problèmes électriques liés à un défaut d'étanchéité du tableau de bord. Les voyants déclarent alors forfait et comme ceux de point mort et témoin de béquille conditionnent le démarrage, la poussette guette. Voir si des gouttelettes résiduelles ne squattent pas l'intérieur des vitres de compteurs. Sur les premières versions à faible kilométrage, tendre l'oreille en montant et descendant tous les rapports, à l'affût d'un « klonc ! » annonciateur d'une boîte agonisante. ●

Pour

- Caractère moteur
- Fiabilité
- Consommation et entretien réduit
- Cardan indestructible

Contre

- Rayon de braquage
- Tenue de cap (premières versions)
- Position de conduite inadaptée
- Boîte fragile (avant 91)

Le dégoûté

Denis (Revere de 90, 35 000 km):
Cette moto n'est que très moyennement confortable, à cause de l'amortisseur et de la position de conduite. Heureusement que le moteur est fiable, car l'accessibilité mécanique, même pour l'entretien courant, est très moyenne. Le pot s'est mis à rouiller dés 20 000 km. En fait, elle ne remplace pas mon ancienne CX.

L'accro

Fabien (NTV de 89. 156 000 km):
J'ai acheté ma moto neuve en 90 et elle a aujourd'hui 156 000 km. Je n'ai jamais rien eu à faire dessus, à part les révisions, les pneus et les plaquettes. On peut la charger, même à outrance, sans qu'elle bronche. Le moteur chauffe très peu, c'est gênant l'hiver, l'aiguille ne monte pas et elle hoquette à la reprise au ralenti. En balade je suis content de son comportement.

Côté prix

Accessoires	
Tête de fourche	Honda, coloris d'origine.: 950 F. Hein Gericke: 880 F (en gris). 576 à 875 F (Secdem)
Carénage complet	Hein Gericke: à peindre 2 355 F. peint: 3 100 F
Pare-carters	346 F (Honda)
Porte-bagages nu	306 F (Honda)
Support valises	890 F (Honda)
Valises	entre 610 et 950 F selon cont. (Honda)
Tapis de réservoir	Bagster: 320 F; Briand: 440 F; Hein Gericke: 395 F
Sacoche de réservoir	Bagster: 595 F; Briand: 630 F; Hein Gericke: 470 F
Amortisseur arrière	4 456 F (origine). 3 450 F (Fournales)

Consommables			
Piston, axe & segments	2 x 610 F	Réservoir	2764 F
Filtre à huile	64 F	Fourche complète + tés	5866 F
Filtre à air	NC	Clignotant	225 F
Plaquettes avant	420 F	Levier d'embrayage	33 F
Câble de gaz	132 F	Levier de frein	43 F
Disque d'embrayage	585 F	Echappement	2633 F
Boîtier allumage électr.	2050 F	Demi-guidon	1088 F

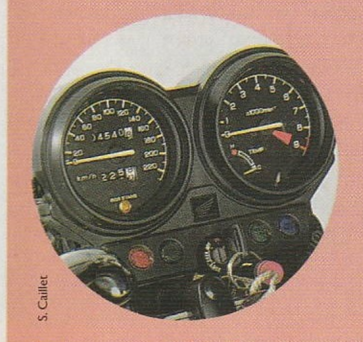
Cote

36 15 Moto Mag	
1991	18 000 F
1992	20 000 F
1993	24 000 F
1994	27 000 F
1995	32 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant•											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Échappement											

Mémo à vérifier en priorité



S. Caillet

◀ **Moto souvent utilisée par les cousiers, la boucle arrière du cadre de la NTV porte parfois les stigmates de trop fortes charges. A surveiller...**

▶ **Instrumentation:** Attention aux traces d'eau dans les compteurs, les courts-circuits occasionnés peuvent empêcher le démarrage.

▶ **Amortisseur arrière:** Doit avoir été changé à partir de 40 000 km. Sur les Revere antérieures à 91, la pose d'un combiné actuel améliore la tenue de route.

▶ **Échappement:** Les silencieux des motos qui restent souvent dehors ne font pas long feu. Surveillez les bruits de chicane et les bosses suspectes (corrosion).

▶ **Boucle arrière de cadre:** Un excès de charge en porte-à-faux fragilise la partie support de la selle. Vérifiez qu'elle ne bouge pas, et que les tubes ne sont pas fissurés.

▶ **Boîte de vitesses:** Sur les modèles d'avant 91 : risque de points durs, de faux points morts... et de casse définitive.



P. Marion

En enlevant un cylindre au K 100 apparu en 1983, BMW crée une nouvelle machine de la génération « moteur longitudinal ». En 1986, la petite K investit le créneau des 750, catégorie alors entièrement vouée aux machines de sport. La K 75 est aujourd'hui le symbole de la moto de tourisme légère. D'occasion, elle reste très chère. Prestige de l'écusson bleu et blanc oblige. Intransigeance de rigueur lors de l'achat.

Une étude de K

Historique

Née dans le plus simple appareil, la version de base la K 75 n'offre que peu de superflu à son pilote. La version « S », disponible aussi dés 1986, propose un frein arrière à disque, un tête de fourche « sport » et une position de conduite à l'avenant. La version « touring », avec grand guidon et pare-brise, a été proposée de 86 à 88. Les amateurs de « Roadster » sont comblés en 1988 par le modèle Touring relooké, avec phare chromé, fourreaux de fourche couleur alu et peinture noire avec filets. La classe ! A partir de 1990, le frein à disque arrière équipe toutes les versions, et l'ABS de la K100 en option (7 300 F). Ce n'est qu'en 1991 qu'arrive la version RT, avec carénage intégral. Entre les divers types de protection, de selle, de freinage et autres options, il y a de quoi trouver K 75 à son pied. Cette moto sera pour longtemps l'un des plus efficaces vaisseau de nos routes.

Les points faibles

Le talon d'Achille de la K 75 est son amortisseur arrière. Trop brutal dans ses réactions, il renvoie des coups de raquette sur les bosses prises à allure soutenue. Comme la selle d'origine est plutôt trop dure, le confort en pâti. Les passagers sont les plus mal lotis, avec un emplacement incliné et glissant. La parade consiste à opter pour la selle « grand confort » (option à 2 500 F, BMW). Le moteur est jugé fade, « électrique », et juste en puissance lors des dépassements en duo. Il est en tout cas très souple, permettant de reprendre dés 1000 tr/mn sur le dernier rapport sans le moindre hoquet. Il manque de couple, la puissance maxi n'arrivant qu'à 5500 tr/mn. Les modèles d'avant 1991 ont souffert d'avaries d'instrumentation, en particulier le tachymètre et le totalisateur kilométrique. Ces derniers se mettent en rideau sans prévenir. Fatalement, il existe donc de nombreuses machines qui totalisent moins de bornes qu'en réalité.

Les points forts

Le cardan de la K 75 est en béton. Le pot d'échappement inox est conçu pour durer aussi longtemps que la moto, et le moteur se fait complètement oublier. Pas de pannes, pas de réglages incessants, quelles que soient la température et le degré d'humidité ambiante. Imperturbable ! La finition générale est au-dessus de tout soupçon. Une K 75 peut séjourner continuellement dehors sans rouiller.. La peinture est traitée sur un mode automobile, et germanique qui plus est (pour résister aux pluies acides de la Ruhr…) Le freinage, malgré une commande à longue course, assure toujours son office avec mordant. L'ABS disponible est de la première génération, il renvoie des à-coups lors des déclenchements, ne raccourcit pas les distances de freinage, mais apporte une sécurité d'esprit indéniable en cas d'adhérence précaire. Au registre de la partie-cycle, la K 75 est redoutable d'homogénéité, tant en solo qu'en duo et chargée.

Comment la choisir
les points à surveiller

Le moteur est imputrescible, il encaisse bien le poids des ans et des kilomètres. Il permet de parcourir plus de 100 000 km sans intervention importante. Il suffit de respecter la fréquence des vidanges. Sur les machines totalisant plus de 60 000 km, l'amortisseur aura été changé.
Comme pour tout engin qui surcote, il ne faut retenir que les motos suivies par un concessionnaire de la marque, avec carnet d'entretien dûment tamponné à l'appui. La présentation générale de la K 75 doit être irréprochable. Sur les machines équipées de carénage, version S ou RT, il faut scruter les abords des fixations, à la recherche d'éventuelles fissures. Les pare-brise BMW ne supportent pas la moindre promiscuité avec l'essence : fissures, cloques bizarres et auréoles avant de tomber en miette. Redoutable et ruineux, à près de 2 000 F le bout. Pas de quoi s'inquiéter par contre de l'aspect décrépi des commodos, qui se ternissent à toute vitesse.
Reste à trouver la moto de ses rêves, entre toutes les variantes possibles de l'engin. Règle numéro un avec une BMW : ne pas se précipiter sur la première venue.

Pour

- Fiabilité incomparable, sauf dans la marque.
- Facile à prendre en main et à maîtriser
- Elle ne vieillit jamais! (peinture, finition et équipement)
- Consommation très raisonnable (5,5 l au cent)

Contre

- Prix des options
- Caractère moteur fade
- Surcote systématique
- Instrumentation avant 91

Côté prix

Accessoires

Pare-brise (K 75 de base)	2 200 F (BMW)
Pare-brise (K 75 RT)	990 F (TCV)
Poignées chauffantes	800 F (BMW)
Pare-cylindres	1 200 F (BMW), 800 F (Bottelin Dumoulin)
Porte-paquet	270 F (BMW)
Valises	3 500 F la paire (BMW)
Top case	22 litres: 1 800 F (BMW)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F, Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir). BMW: sacoche + tapis: 1 500 F Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)

Consommables

Piston, axe & segments	3 x 896 F	Réservoir	6592 F
Filtre à huile	88 F	Levier d'embrayage	149 F
Filtre à air	174 F	Clignotant	165 F
Câble de gaz	85 F	Levier de frein	158 F
Disque d'embrayage	652 F	Echappement	2874 F
Boîtier allumage électr.	3092 F	Rétroviseur	214 F

Le dégoûté

Eric, K 75 RT-ABS de 92 (53 000 km):
Hormis les qualités générales de la moto, beaucoup de points ont été négligés, ce qui est indigne d'une moto de ce niveau. L'antivol de direction est très mal placé et il n'y a aucune place prévue pour l'antivol en U. Les rétroviseurs et les couvercles de boîte à gants ne sont pas reliés à la moto. Il faut continuellement faire attention de ne pas les perdre. Enfin, le moteur manque de couple en seconde, à bas régime.

L'accro

François, quatre K 75 (260 000 km):
Ayant rêvé de BMW depuis tout petit, et surtout au moment où je roulais en japonaise, j'ai fini par craquer pour la K 75. C'est super, on peut tout faire avec: les voyages utilitaires au supermarché sont un jeu d'enfant avec les valises, les voyages au long cours sans mollir et le trajet quotidien au boulot sans problèmes de démarrage, même l'hiver. Facile à conduire et consommant peu, elle est en plus fiable et facile à revendre cher (hé, hé...).

Cote

36 15 Moto Mag	
1990	23 000 F
1991	27 000 F
1992	30 800 F
1993	34 300 F
1994	39 600 F
1995	46 700 F

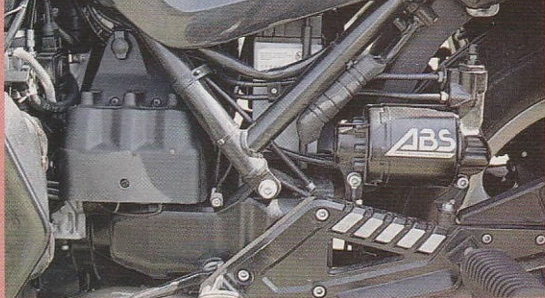
Côté usure

Km: 5000 · 10000 · 20000 · 30000 · 40000 · 50000 · 60000 · 70000 · 80000 · 90000 · + de 100000

- Pneu avant
- Pneu arrière
- Plaquettes avant
- Plaquettes arrière
- Amortisseur

Mémo à vérifier en priorité


P. Marion/DR



◄ **A l'image du moteur, cardan et pots sont inusables. L'ABS des premières séries renvoie des à-coups désagréables lors des déclenchements. Pas d'inquiétude, c'est normal.**

▶ Pare-brise: Les fissures ou traces dépolies sont les stigmates d'un contact avec de l'essence. Attention, il arrive que tout le pare-brise se disloque peu de temps après, en petits morceaux.
▶ Tableau de bord: Il souffre de problèmes dûs aux faux contacts et courts-circuits avant 91. Possibilité de kilométrage sous-évalué par rapport à la réalité.
▶ ABS: Certaines séries de boîtiers électroniques ABS ont la fâcheuse tendance de griller, mettant le système en berne, heureusement, le voyant au tableau de bord prévient le pilote.
▶ Jantes: Elles peuvent être marquées sur leur pourtour, suite à un trou trop vite franchi ou une bordure de trottoir mal négociée.
▶ Amortisseur: Il doit être changé à partir de 60 000 km. Certains propriétaires en profitent pour opter Fournales, Olhins ou White-power, un bon point.



DR

Les gros twins profitant de l'image du Dakar ne posent presque jamais leurs tétines dans les chemins creux. Sur route, ils séduisent par une agilité hors pair. Reste qu'il faut se faire greffer des échasses pour les enfourcher. Puis vint la 850 TDM, fruit des amours incestueux entre une 1000 FZR et une 750 Super T. Combinaison réussie entre la vivacité d'un gros trail et la précision d'une sportive. Très largement diffusée, elle inonde le marché de l'occasion.

La mutante

Historique

Le twin à dix soupapes, vertical comme sur les Bonnies (je vais me faire empaler !), est issu du gros Ténéré. Tout ce qui l'entoure est nouveau, entièrement sorti d'une feuille blanche et des études marketing. Depuis sa sortie en 1991, elle s'est vendue à 6 800 exemplaires, avec des modifications mineures (coloris). Seul le modèle 94 corrige certains défauts importants (boîte : étagement et sélection). Nous avons donc à faire à un « concept bike », comme sait si bien en concevoir la marque aux trois diapasons. Une machine qui se positionne sur le marché tout en le modelant à son image. Cultivant un zeste d'esprit « Supermotard », elle peut se rapprocher de feu la TDR 250 (flop magistral), avec en plus les aptitudes routières et l'économie du quatre-temps. Sur le marché, la TDM peut s'enorgueillir d'un fait insolite : elle n'a aucune concurrente !

Les points faibles

Les vibrations sont toujours néfastes pour la mécanique, même si elles ravissent certains vicieux de vieux routards. Sur la TDM, elles occasionnent des dégâts partout. Les ampoules de phare, de feu arrière et de tableau de bord en font les frais en première ligne. Cela permet de noter l'exécrable accessibilité de l'optique et du réglage (ampoules de rechange recommandées). La batterie peut se mettre en court-circuit, par rapprochement des éléments. Autres conséquences fâcheuses, le réservoir d'huile qui se dessoude. Attention à la fuite ! Certains joints d'embase moteur déclarent forfait, effet de ces satanées vibrations ou montage aléatoire de certaines séries ? En bref, surveillez bien tout suintement suspect ainsi que le niveau dans le réservoir de lubrifiant, pour éviter la casse moteur et l'assèchement du livret d'épargne ! Dernier point perfectible de cette Yamaha : les joints spis de fourche qui fuient prématurément.

Les points forts

Sortez de l'ordinaire, roulez en TDM ! Telle est la devise de cette drôle de machine qui attire par un look d'insecte. Élément de la panoplie, le double optique apporte le complément lumineux aux aptitudes routières de la moto. Confortable aussi bien en solo qu'en duo, elle encaisse le chargement sans sourciller. Le moteur est parfait pour rouler loin à allure soutenue, et la partie-cycle sans reproches donne la réplique par une tenue de route impeccable. Si l'autonomie est parfois juste, c'est la contenance du réservoir qu'il faut incriminer (17,5 litres autorisant 250 km). La protection du pilote est correcte jusqu'à 150 km/h, le passager, lui, subit les turbulences dés 120 km/h. La TDM est un engin parfait pour les départementales dégradées et tortueuses, donc pour les virées en montagne. Elle ne crache pas, le cas échéant, sur quelques tours de piste. Le freinage top niveau et la finition générale au dessus des standards habituels

Comment la choisir
les points à surveiller

Le Twin ne souffre d'aucune critique au niveau fiabilité, exception faite des fuites d'huile énoncées plus haut. Le combiné amortisseur arrière peut tenir le choc jusqu'à 40 000 km environ et il n'y aura donc pas de dépenses à prévoir la première année. A l'essai, il ne faut pas s'étonner de la dureté et de l'imprécision de la boîte de vitesses, c'est la grande tare de cette machine, seulement corrigée en 94. Elle claque en 1ère et en 2e, on y trouve des points morts un peu partout mais c'est normal. Elle fonctionne mieux en s'usant avec le kilométrage.

La béquille latérale (la seule de la moto, génial !) est trop courte et peut avoir occasionné des chutes à l'arrêt, vérifiez bien les fissures possibles sur le tête de fourche et ses attaches parfois tordues. Un tour d'horizon scrupuleux pour vérifier qu'aucune vis ne manque à l'appel (vibrations, vibrations…), que la fourche ne fuit pas et l'affaire peut être conclue.

Petit truc important : la TDM ne fonctionne bien qu'avec du super plombé ou sans plomb d'indice 98, sinon la carburation peut jouer des tours (ratatouillage, engorgement…). ●

Le dégoûté

Raphaël (TDM de 92):
J'ai foiré le filetage de bougie en la vissant, à gauche c'est carrément inaccessible. Heureusement qu'un mécano bagnole m'a réparé la culasse pour presque rien, sinon, bonjour la note. Sur long trajet, elle fatigue ma femme qui a les jambes trop repliées, mais sinon elle est beaucoup plus agréable que mon ancien super T. Le truc qui m'agace vraiment, ce sont les économies faites par ci, par là, comme l'attache de selle en velcro, ou les tendeurs de chaîne type mobylette.

L'accro

Fred (TDM de 93)
Après avoir eu la superT, faute de trouver la version route tout de suite, j'ai foncé chercher celle-ci. La boîte est dégueulasse mais on finit par s'y faire. elle est impeccable pour les petites routes de montagne, et pour les petits coups de folie, les bonnes bourres. Je n'ai rien eu à changer jusqu'à présent, sauf un pneu arrière à 22 000 km, sinon, aucun pépin. Je crois que je vais acheter la dernière, pour avoir une bonne boîte, bien qu'il paraît qu'elle n'est pas encore au top.

Pour

- ▶ Moteur vif et fiable
- ▶ Polyvalence
- ▶ Economie d'utilisation
- ▶ Freinage de course

Contre

- ▶ Vibrations « ravageuses »
- ▶ Fuites d'huile à surveiller
- ▶ Boîte de vitesses préhistorique
- ▶ Pas de béquille centrale

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable	Ermax: 950 F.Secdem: 576 à 635 F
	Hein Gericke: 780 F (transparent), supports réglables, fumée: 1055 F
Tapis de réservoir	Bagster: 320 F; Briand: 440 F; Hein Gericke: 395 F
Sacoche	Bagster: 595 F; Briand: 630 F; Hein Gericke: 470 F
Porte-bagages	Bottelin Dumoulin: 1 570 + valises de 835 à 1 100 F selon volume.
	Nonfango: porte-bagages nu: 446 F; support valises: 890 F; valises de 610 à 950 F
Silencieux	(le jeu): 5 550 F (Giannelli), 2 628 F (Marving), 3 230 F (Remus)
Kit chaîne	1 017 F (DC)

Consommables

Piston, axe & segments	2 x 723 F	Réservoir	4814 F
Filtre à huile	72 F	Levier d'embrayage	68 F
Filtre à air	226 F	Clignotant	4 x 285 F
Câble de gaz	292 F	Levier de frein	89 F
Disque d'embrayage	678 F	Echappement	6742 F
Boîtier allumage électr.	3558 F	Rétroviseur	395 F

Cote

36 15 Moto Mag	
1991	24 500 F
1992	26 500 F
1993	31 000 F
1994	38 000 F
1995	41 500 F

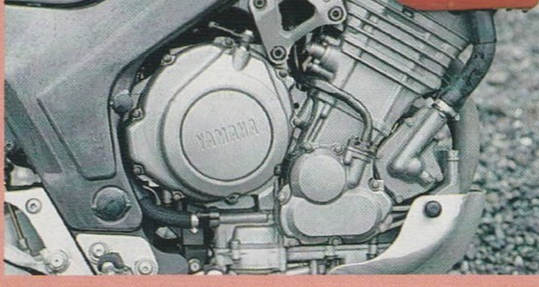
Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité



DR





▶ **Fourche:** vérifiez que les joints spis ne sont pas rincés. Remontées d'huile sur le tube, ou carrément projections sur toute la moto.

▶ **Lubrification:** Le réservoir d'huile qui suinte est sûrement dessoudé par les vibrations. Attention à la casse sans huile !

▶ **Visseries:** Faire l'appel de tous les cotés de la moto. Les vibrations peuvent avoir clairsemé la boulonnerie.

▶ **boîte de vitesses:** La « tradition » Yamaha n'a pas que du bon. Si la sélection est trop dure, passez votre chemin. L'usage quotidien d'une boîte imprécise est un calvaire.

▶ **Carénage:** Les pattes de fixation sont victimes des vibrations. Cassées ou fissurées, elles vont laisser le plastique prendre de l'aise, jusqu'à ce qu'il casse lui aussi.

◀ Jusqu'en 1994, la boîte de vitesses émet des claquements entre tous les rapports. Un bruit plus désagréable qu'alarmant.

SUZUKI LES ZÉPHYR SUZUKI

« Ah qu'elles étaient belles nos Z 900 d'il y a vingt ans! » Et voila qu'en 1990, les ingénieurs de chez Kawasaki remettent le couvert. Résultat: la 750 Zéphyr, avec un « Z » et un dosseret de selle à faire fantasmer Johnny. L'effet de mode a donné naissance aux « roadsters » et la famille Zéphyr, la plus ancienne du genre, se trouve très abordable en occasion.

DR

La basique du souvenir

De quoi rouler dans le vent sans se ruiner.

DR

Historique

C'est dans les années 70 qu'on trouve les racines des Zéphyr. Pour le look, mais aussi la base mécanique, directement issue des 650 Z, 750 et 1000 Z (deuxième génération, famille J, ST et R). La fiabilité est au rendez-vous, puisque nombre de ces motos roulent encore aujourd'hui sans problèmes. La partie-cycle a été modifiée (heureusement) et donne un petit goût amer à tous ceux qui s'évertuaient à faire freiner et tenir au sol les anciennes Z, à grand renfort de pièces spéciales. Aujourd'hui, les Zéphyr font ça très bien d'origine. C'est la 750 qui a ouvert la gamme, jusqu'en 1992 où sont arrivées les 550 et 1100, histoire que chacun trouve Zéphyr à son pied. La diffusion de la petite est restée très confidentielle, alors que la 1100 a profité de son coffre pour séduire les rouleurs de tous poils. La 750 restant la bécane préférée des citadins « branchés » rétro.

Les points faibles

Proposées à des tarifs très compétitifs, les Zéphyr ont une présentation soignée, tant qu'elles restent dans une vitrine. Après quelques mois d'utilisation, elles ont l'allure d'une machine de plusieurs années. Les chromes qui recouvrent des pièces métalliques rouillent plus vite que leurs reflets, la peinture se ternit et se raye en une saison, bref, elle n'est pas faite pour durer. Plus gênantes sont les anomalies de montage qui affectent nombre de 750 et 1100 : Joints d'embase qui fuient, cloches d'embrayage et roues libres de démarreur qui se fendent joyeusement, câbles divers qui cassent, etc. Griefs généralisés au sujet des suspensions, tant avant qu'arrière et sur les deux versions 750 et 1100. Les combinés arrières sont rincés en moins de 20 000 km (et déjà pas très performants à l'état neuf) et les joints spis de fourche déclarent forfait dans les mêmes délais, comme s'ils sortaient d'un vieux stock oublié depuis 1972.

Les points forts

Les 1100 Zéphyr sont onctueuses d'utilisation. Le moteur ne déçoit jamais, que ce soit sur le couple ou dans les tours, il répond présent avec un bruit qui ravit les neurones (sauf à froid). Même programme pour le sept et demi, un poil plus pointu, évidemment. La position de conduite favorise une exploitation en ville ou en promenade, et en duo (sauf sur le 750 qui a une selle en bois, et glissante). Les freins, avant et arrière, sont puissants et progressifs à souhait. Ils font partie de l'équipement des sportives de chez Kawa, signe de fiabilité et d'efficacité. Les Zéphyr sont faites pour rouler loin, à la condition express de les équiper d'un pare-brise et de faire de nombreuses haltes carburant (autonomie trop limitée, surtout sur le 1100 qui consomme souvent ses 9,5 litres au 100 km). Mention spéciale pour l'allure de ces machines, unanimement jugées « jolies », « belles à damner un saint » ou « super-canon ». Une Zéphyr se fait mater, c'est sûr! Ah, si la finition suivait!

Comment la choisir
les points à surveiller

Il vous faudra surtout scruter les attaques potentielles de la rouille sur les soudures du cadre, notamment près de l'axe de bras oscillant, pour choisir votre Zéphyr. Attention, ces points de corrosion ont vite fait de percer si on les expose au sel et à l'humidité. Les parties à surveiller sont celles qui échappent à l'œil lors d'un lavage: derrière les attaches moteur, autour des fixations de la béquille, sous la machine, aux abords de la colonne de direction… Les coudes d'échappement, en particulier des 1100, sont très sensibles au phénomène de rouille, et les silencieux pourrissent en un temps record. Les amortisseurs se testent en roulant (louvoiements, talonnages…) et aussi à l'arrêt en pompant sur l'arrière de la bécane. Si l'huile gicle, si la moto ne semble posée que sur les ressorts et rebondit violemment, vous êtes fixés. Ces mésaventures vous arriveront un jour de toute façon, mieux vaut le plus tard possible. Privilégiez enfin des modèles ayant peu roulé (moins de 10 000 km), vous devriez trouver un moteur en pleine santé ●

Pour

- Caractère et fiabilité moteur
- Freinage
- Maniabilité
- Look

Contre

- Finition déplorable
- Amortisseurs au rabais
- Confort passager sur la 750
- Autonomie de la 1100

Le dégoûté

Gilles (1100 de 92):
Le moteur est très agréable. Dommage qu'il soit si mal desservi par la boîte, indigne d'une japonaise, elle claque au passage de la première et de la seconde, elle est très lente, on dirait une vielle BM. La suspension avant d'origine est beaucoup trop souple et talonne facilement, cela s'arrange avec un changement d'huile. L'arrière, malgré tous les réglages possibles, est nul, alors en s'usant…

L'accro

Philibert (750 de 91):
J'ai acheté cette moto d'occasion en 93, je la trouve très saine et d'un comportement très agréable. On se fait plaisir sur les petites routes et elle assure quand même sur autoroute. Elle chauffe en ville, ce qui fait craindre les bouchons l'été, elle fuit l'huile d'un peu partout, j'ai cassé deux câbles d'embrayage en 8 000 km, mais au niveau sensations et plaisir, je lui accorde la meilleure note.

Côté prix

Accessoires

Top-case et porte-bagages	Givi: 1 300 F.TCV: 2 200 F. Bottelin Dumoulin: 1 570 + valises 850 à 1 200 F
Tapis de réservoir	Bagster 345 F.; Briand: 480 F
Sacoche de réservoir	Bagster: 590 F.; Briand: 630 F
Pare-brise	Ermax: 650 F., Secdem: 830 F., Hein Gericke: 760 F., Spitfire: 580 F., Fabbri: 820 F
Adaptation « quatre pots » et peinture « Z » réplica	pour la 1100, 7 000 F. environ, pantalon pattes d'eph. non compris. (chez Kawasaki Etoile)
Pots	Sebring: 4 850 F. Lazer: 4 638 F. Remus: de 4 633 F (alu) à 5 774 F (carbone)
Amortisseurs	Koni 2 680 F. Fournales: 2 580 F
Kit Chaîne	Afam 1 500 F., Did: 1 200 F. DC: 937 F (750) et 1 337 F (1100)

Consommables

Piston, axe & segments	4 x 620 F	Réservoir	3258 F
Filtre à huile	36 F	Fourche complète + tés	8530 F
Filtre à air	264 F	Clignotant	189 F
Plaquettes avant	185 F	Levier d'embrayage	262 F
Câble de gaz	NC	Levier de frein	262 F
Disque d'embrayage	558 F	Echappement	1560 F
Maître cylindre avant	1000 F	Rétroviseur	NC

Cote 550

36 15 Moto Mag

1992	17 500 F
1993	20 000 F
1994	24 000 F
1995	28 000 F

Cote 750

36 15 Moto Mag

1991	18 000 F
1992	22 500 F
1993	23 000 F
1994	29 000 F
1995	31 000 F

Cote 1100

36 15 Moto Mag

1992	25 300 F
1993	29 500 F
1994	34 600 F
1995	38 300 F

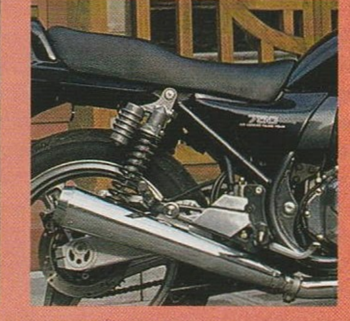
Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité


P. Marion





◀ Les Zephyr vieillissent mal. Chrome piqué, peinture ternie…. Elle sont particulièrement sensibles à la rouille, notamment sur les soudures du cadres et près de l'axe du bras oscillant. Gaffe aux motos qui dorment dehors.

▶ **Amortisseurs:** Privilégiez les motos équipées de combinés adaptables, ceux d'origine sont HS en moins de 10 000 km.

▶ **Rouille:** Les Zephyr sont très sensibles à la corrosion. Traquez les attaques de la rouille sur le cadre (soudures, axe de bras oscillant, dessous des berceaux…) et le collecteur d'échappement.

▶ **Moteur:** Risques de fuites (embase, culasse et couvre culasse) pouvant entraîner une consommation d'huile excessive et une perte de compression (puissance).

▶ **Roulements:** de roues, de colonne de direction et de bras oscillants, ils sont peu étanches et grippent. Attention aux nettoyeurs haute pression. Traquer les grondements ou points durs à partir de 25 000 km



P. Marion

Rouler en Flat BMW n'est jamais un acte banal. Dans la famille bavaroise, la « 100 RT » fait figure de porte-drapeau. Motorisée par le deux cylindres à plat légendaires, équipée de valises et du pare-brise « pelle à tarte », c'est un mythe roulant. Malgré cette réputation d'engin à abattre inlassablement des kilomètres, la RT, comme les autres flats BM, a ses faiblesses. En occasion, il faut donc savoir traquer la bonne, même si les inconditionnels estiment qu'un flat ne meurt jamais.

KOLOSSAL twin!

Historique

L'ancêtre des ancêtres, c'est le modèle R 32, sorti en 1923. Cette machine, de 500 cm^3, dispose déjà de toutes les solutions techniques exploitées aujourd'hui: transmission par cardan, Flat-twin transversal, roue arrière à broche. Une révolution! L'arbre généalogique des flats est savamment découpé en « séries ». Les séries 2 et 5 sont aujourd'hui chasse gardée des collectionneurs, Le R 69 S étant l'un des fétiches. A partir de 1955, les flats « RS » à arbre à came en tête, ont décroché de nombreux titres de champion du monde side-car. La « série 5 » (1969) se prend de plein fouet l'invasion nipponne. Elle se retranche dans l'armée et la police, qui partagent avec quelques connaisseurs ses vertus « d'increvable canasson ». Le R 90 S (série 6 apparue en 1973) marque la réponse germanique aux « 4 pattes » orientaux qui inondent le marché. C'est la première moto équipée d'un « tête de fourche », passant la barrière mythique des 200 km/h atteints en 72 par la Z 900 (les limitations de vitesse arrivent en 1974), et freinée par deux magnifiques disques, s'il vous plaît. En 1976 est lancée la série 7, avec le fleuron de 1000 cm^3, baptisé R 100 RS. C'est la première machine équipée de série d'un carénage intégral. Elle devient la coqueluche des gros rouleurs, et prouve le dynamisme de la marque. En 1980 apparaît la R 80 GS, qui rafle le titre de « plus gros trail », tout en étant le premier bicylindre de la catégorie, encore une voie défrichée par BMW et dans laquelle les autres ont foncé. L'allumage électronique vient équiper les flats à partir de 1981, en faisant ses débuts sur la R 80 RT, la reine des machines de grand tourisme avec son pare-brise réglable et ses valises d'origine. Sa carrière a pris fin en juillet 1994. Jusqu'en juillet 1995, les R 100 (versions R, Mystic, RT et GS) ont fait vibrer le flat « deux soupapes » dans la gamme berlinoise. D'occasion, on trouve des machines et des pièces jusqu'au fin fond du Cameroun. De quoi rouler jusqu'à la fin du XXIe siècle !

Les points faibles

Le plus gros défaut d'un « flat », quel que soit son millésime, est qu'il a beaucoup roulé. Les paliers de vilebrequin, les roulements de boîte et de roues sur certaines séries peuvent déclarer forfait et entraîner des casses graves. Il s'agit des méfaits de l'usure en premier lieu. Le cardan peut tenir le choc indéfiniment, mais certains utilisateurs musclés en sont venus à bout. Le circuit électrique (alternateur en particulier) et l'instrumentation sont par contre exposés à de multiples pannes aux causes obscures: débit trop faible, courts-circuits, mauvaise étanchéité, ruptures de l'entraînement de tachymètre,

jauge d'essence en berne... Plusieurs aléas de sous-traitance ont terni la réputation de certaines séries. Heureusement, les pièces ont évolué avec la gamme et l'on peut facilement réactualiser un modèle (standardisation). La partie-cycle est solide mais plusieurs boucles arrières de cadre (support selle) ont rendu l'âme suite aux contraintes d'un chargement excessif. Le freinage n'a rien à voir avec ce que peuvent faire les japonais. Entre ceux qui avouent envoyer un fax au disque avant d'essayer de ralentir, ceux qui considèrent scandaleux que BM propose un deuxième disque en option (R 100 R) et ceux qui cherchent une fourche d'occasion (trop longue, la distance d'arrêt...), il y a de quoi écrire un bouquin pour apprendre à freiner en flat BMW.

On pourrait d'ailleurs éditer un deuxième tome sur la conduite, car la plupart des pannes ou casses diverses que subissent les flats sont consécutives à une erreur de mode d'emploi. Il faut savoir enrouler, décomposer les mouvements, laisser chauffer, ne pas mettre de « sans plomb », etc. Bref on doit se faire à ces motos, l'inverse est impossible. Dernier point, qui tient à une question « d'image » : ces motos ont une très forte tendance à se vendre bien au dessus de leur prix, 2 000 à 5 000 F de plus que la cote.

Les points forts

Le dernier tour du monde à moto, c'est avec un flat-twin R 100 GS qu'il a été fait. Beaucoup de ses semblables en ont l'équivalent de trois ou quatre au compteur (environ 150 000 à 200 000 km). Ils ne mollissent pas pour autant. On peut trouver toutes les pièces neuves nécessaires pour réparer ou refaire un flat, quelle que soit son époque. C'est une indéniable qualité qui contribue à la réputation d'immortalité de ces machines. L'accessibilité mécanique est sans égal et permet d'assurer la maintenance de la moto avec décontraction, voire pour les plus dégourdis, de se dépanner en toutes circonstances. Encore un avantage que peu d'autres machines partagent. En utilisation, les BMW flat-twins sont très polyvalents. La tenue de route est bonne sur tous types de route, moyennant de bons amortos bien sûr. Les flats permettent un type de conduite à part : « l'enroulé rapide », rouler loin sans se traîner. Le confort « germain », ferme mais pas dur, se retrouve dans une position de conduite idéale pour ne pas s'ankyloser, ne pas se tasser, et rentrer « fort » quand le commandant de bord le décide. L'aptitude au chargement et au duo est entrée dans la légende, il n'y a que Saviem qui puisse rivaliser ! Ces machines ne se comparent pas au reste de la production. Certains d'entre vous, après avoir usé plusieurs japonaises, n'hésitent pas à parler de « meilleure moto de monde », « d'essence de la moto », de moto avec un grand « M » ! L'hiver, les pieds restent au chaud derrière les cylindres, et l'été on reconnaît le nouveau « flat-twiniste » à ses mollets couverts de bleus et aux poils cramoisis. Une foultitude de petits défauts, allant de la béquille qui se replie tout le temps, l'absence de hublot de niveau d'huile ou les vibrations destructrices, ne suffisent pas à noircir le tableau. Le SAV de BMW fait d'ailleurs beaucoup pour calmer les esprits des nouveaux venus, les autres s'excusent presque de casser quelque chose. Une façon bien particulière de vivre l'art de rouler à moto, qui rend ces engins diablement attachants.



▲▲ **Changement des étriers ATE (à droite) par des Brembo plus performants à partir de 1982.**



▲ **R100 GS. Avec son grand débattement de suspension, quelques casses de cardan ont été signalés. Faire tourner la roue arrière à la main pour détecter les à-coups et bruits suspects.**

Comment la choisir
les points à surveiller

Deux démarches possibles pour acheter un « flat » d'occasion. La première, la plus sûre et sans surprises, consiste à jeter son dévolu sur l'un des derniers modèles produits (moins de 5 ans). Comme on se trouve en présence d'une moto qui surcote, on doit être très exigeant. Ne choisir qu'une moto régulièrement entretenue par le réseau officiel BMW, carnet d'en-



◀ **Les derniers flats culbutés ne developpent plus que 60 cv. Bien vérifier l'étanchéité des joints de culasse et l'embase des cylindres. De gauche à droite : R100 R, R100 RT, R100 GS et R100 R Mystic.**

Le dégoûté

Jean-Michel, R 100 R de 92 (36 000 km) : Une chose est inadmissible pour une moto de cette cylindrée et surtout de cette marque, c'est la finition déplorable : garde-boue en plastique minable, tableau de bord digne d'une sous-marque italienne des années 70, je ne parle pas des supports de clignotants avant, ni du sélecteur et de la pédale de frein en tôle emboutie. Pour qu'elle soit acceptable, il faut équiper la R 100 R de pièces « série 7 »

L'accro

Roger, R 60/7 de 78 (149 000 km) : Pour moi, c'est la moto idéale, facile d'entretien. Je m'en sers tous les jours pour aller au boulot. Son autonomie est bonne, 400 kilomètres en moyenne. De plus, on peut en profiter puisque la moto permet de rouler sur de longues distances sans trop de fatigue. J'ai fait un réalésage à 68 000 km, par sécurité pour aller en Grèce, mais cela ne s'imposait pas. J'espère bien rouler de nombreuses années encore avec !

tretien et factures à l'appui, se justifie pleinement et fait passer la pilule des milliers de francs supplémentaires que réclame le vendeur. A lui de les mériter !
Le catalogue des options, chez BM, rivalise en volume avec l'Encyclopédia Universalis. Heureusement, ces accessoires sont d'excellente qualité, vous pouvez choisir la machine en fonction de son équipement. Notons que la mesquinerie est parfois au rendez-vous et que BMW n'a pas eu honte de fournir la R 100 R avec le deuxième disque… en option. Si votre choix se porte sur ce modèle, sachez qu'il est indispensable d'avoir cet « accessoire », faute de quoi la machine n'est pas freinée mais juste ralentie (pour les roues, ils ont fourni les deux en série !).
La deuxième façon d'acheter un « flat » s'adresse aux aventuriers du jeu de cale, tentés par une moto moins récente (ce qui peut signifier en l'occurrence « franchement ancienne » !). Il faut passer la machine au peigne fin. L'ensemble moteur/boîte/pont doit être exempt de fuites et de bruits suspects (disciples de Docteur Phil Defer, à vos stéthoscopes !). Soulevez la selle et traquez la corrosion possible sur les tubes de cadre et sur le « fond de selle ».
Scrutez l'état du circuit électrique, pas bidouillé aux « dominos » ni noyé dans un pâté de cambouis. Les disques de frein ne sont pas usés d'un tiers ni voilés et leur surface ne ressemble pas à un terrain de supercross.
Si le modèle convoité a un intérêt « historique », vérifiez scrupuleusement que toutes les parties de la moto sont d'origine et de la même année. Il existe beaucoup de « flat-puzzles » qui ne valent plus que le poids de la ferraille… ●

Côté prix

Accessoires

Pare-brise	Ermax : 950 F. Secdem : 756 à 835 F. Hein Gericke : 780 F (transparent), supports réglables, fumée : 1055 F
Lunette de phare	245 F (Secdem)
Amortisseurs	2 580 F (Fournales)
Silencieux	1 659 F à 2 213 F (JAMA)
Tapis de réservoir	Bagster : 320 F ; Briand : 440 F ; Hein Gericke : 395 F Sacoche : Bagster : 595 F ; Briand : 630 F ; Hein Gericke : 470 F BMW : 1 333 F
Porte-bagages et sacoches	Bottelin Dumoulin : 1 570 + valises de 835 à 1 100 F selon cont. Nonfango : porte-bagages nu : 446 F ; support valises : 890 F ; valises de 610 à 950 F

Consommables

Piston, axe & segments	**855 F**	**Réservoir**	**5307 F**
Filtre à huile	**116 F**	**Fourche complète + tés**	**7982 F**
Filtre à air	**172 F**	**Clignotant**	**101 F**
Plaquettes avant	**339 F**	**Levier d'embrayage**	**146 F**
Câble de gaz	**2 x 84 F**	**Levier de frein**	**146 F**
Embrayage complet	**2395 F**	**Echappement**	**3238 F**
Boîtier allumage elect.	**852 F**	**Rétroviseur**	**NC**

Cote 100 RT

36 15 Moto Mag	
1989	32 800 F
1990	35 000 F
1991	40 500 F
1992	45 500 F
1993	51 500 F
1994	56 500 F

Pour

- Fiable, si bien menée
- Pièces détachées disponibles partout sur le globe.
- Cardan indestructible
- Consommation réduite

Contre

- Dégâts de l'essence sans plomb
- « Mode d'emploi » indispensable
- Surcote énôôôrme
- Boîte à sélection « spéciale »

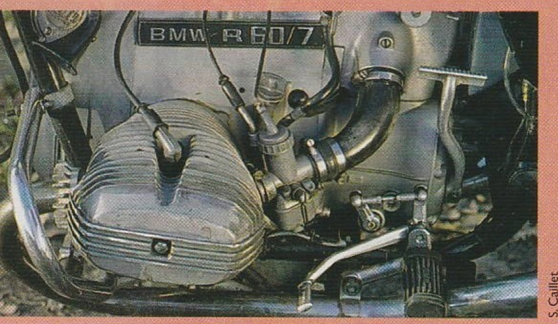
Côté usure (R100 RT)

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											

Mémo à vérifier en priorité

▶ Beaucoup de pièces de flat sont interchangeables entre les séries.5/6/7. Attention aux machines mal reconstruites, avec des éléments disparates (carbus, culasses, cylindres, arbres à came, circuit électrique, tableau de bord, ressort de fourche, boîte…).

DR



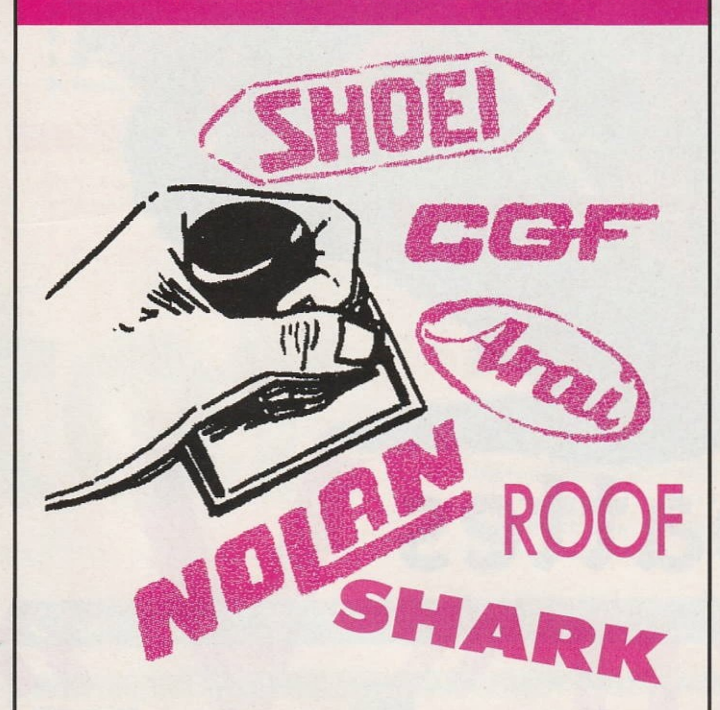
S. Caillet



▶ **Moteur et Pont :** Pas de traces d'huile suspectes entre le bloc et la boîte, ni autour du cardan.
▶ **Circuit électrique :** Attention aux adaptations d'accessoires qui pourraient avoir altéré le circuit d'origine (longues portées, radio, gyrophare, sirène…)
▶ **Corrosion :** Attaques de rouille probables sous la selle et les fixations du carénage.
▶ **Plastiques :** Les fissures sur le carénage, au prix du plastique teuton, font une décote sévère.
▶ **Carnet d'entretien :** Il porte la trace d'un suivi régulier par un homme à l'écusson bleu et blanc. Surtout si l'engin dépasse les 100 000 km.

LA CENTRALE DU CASQUE

TESTÉE ET APPROUVÉE
PAR DE
GRANDES MARQUES !



Parce que depuis 20 ans, la **Centrale du Casque** propose les meilleurs produits, aux meilleurs prix, vous serez sûr de trouver chez nous le casque idéal dans le budget que vous vous êtes fixé.
*Expérience, accueil, service, conseil, promotion, les meilleures marques de casques n'ont pas choisi la **Centrale du Casque** par hasard !*

LA CENTRALE DU CASQUE

89, rue de Rome 75017 PARIS - Tél : 42 93 61 30
heures d'ouverture : du lundi au samedi de 10 h à 19 h

VILLE OU MONTAGNE ?

L'enduro 4 vous permet de circuler en ville et de parcourir tous les chemins. Ce pneu radial 0° ceinture acier, avec sa bande de roulement peu bruyante vous offre un plaisir de conduite extrême.

METZELER

NOUS NE PENSONS A RIEN D'AUTRE

METZELER 15 Ave de l'Escouvrier BP 49 95204 Sarcelles Tél : (1) 34 38 30 38

HONDA 750 VFR

Depuis la CB de 68, la catégorie des 750 cm³ est devenue une vitrine essentielle pour tous les constructeurs. Avec la VFR, Honda tient une seconde fois le haut de l'affiche. De nombreuses et différentes versions d'occasion se côtoient. Point commun à toutes ces machines : une cote influencée par l'image de perfection du modèle actuel, donc souvent trop élevée.

DR

La quatre pattes en « V »



Historique

Présentée en 1985, la VFR dispose d'un moteur quatre cylindre en V à 90°, refroidi par eau, dérivé du modèle VF-F sorti deux ans auparavant. Seize soupapes, deux doubles arbres à cames entraînés par cascade de pignons et 100 « vrais » chevaux (à 10500 tr/mn). Il est monté dans une partie-cycle périmétrique en caisson d'aluminium (sauf le bras oscillant et la boucle arrière). Le modèle 88 adopte une rampe de carbus et un allumage modifié, pour gagner en couple et en souplesse. La roue avant passe en 17' et le carénage est redessiné (clignos et bulle). Mutation essentielle en 90, avec l'apparition du mono bras oscillant en alu. Toute la moto est améliorée (carénage, équipement, instrumentation, freinage…). Évolutions en 92, avec l'implantation d'amortisseurs réglables (avant et arrière), d'un robinet d'essence ergonomique et de crochets à bagages. Honda corrige encore la VFR en 94 (freins, amortisseurs, moteur, équipement, look…).

Les points faibles

Pour ceux qui utilisent la VFR comme une routière, l'autonomie est trop juste. La protection du carénage, même améliorée (88, 92 et 94), reste insuffisante pour les pilotes de plus de 1,75 m. Ceux qui en font une sportive critiquent les suspensions trop souples et le freinage (meilleur après 92). La place du passager est décriée sur toutes les versions (repose-pieds trop hauts, selle glissante, poignée de maintien trop près du dosseret). Comme le chargement des bagages, difficiles sur les versions antérieures à 92, ce chapitre a été l'objet d'améliorations constantes. C'est le côté sportif de l'engin qui ressort… Le V 4, lui aussi a les défauts de ses qualités. A force de devenir plus plein, plus coupleux et plus souple, les VFR-istes le trouvent finalement trop linéaire. Dernier pinaillage au registre de l'équipement, avec l'absence remarquée de signal de détresse (warning) et l'imprécision de la jauge (trop pessimiste heureusement).

Les points forts

Tenue de route et freinage irréprochable, comportement moteur idéal à tous les régimes, facilité et confort de conduite : tout est bon dans cette 750 cm³. Proposée à un prix largement supérieur à ses concurrentes, la Honda se rattrape par un niveau d'équipements et de finition uniques. Non seulement sa présentation fait très « classe », mais elle sait le rester.
Le traitement des surfaces (peintures, émaillage moteur et échappement) atteint un niveau rare dans la production nippone. Pas de ternissement ni de corrosion prématurés à craindre. L'équipement d'origine, tant en amortissement qu'en freinage, est choisi pour son efficacité et sa résistance (autre exception aux mœurs en vigueur).
Fiabilité hors normes donc, que tout motard est en droit d'attendre d 'une machine 10 000 F plus chère que ses concurrentes. Mais, en a-t-elle vraiment ?

Comment la choisir
les points à surveiller

Plusieurs modèles 86-88 souffrent d'une usure rapide des portées d'arbres à came. Vérifiez que le réglage du jeu aux soupapes a été suivi (tous les 20 000 km), les risques sont réduits. Certains propiétaires ont résolu la question en montant les arbres de la version 89, plus résistants à l'usure, tout s'arrange. Le redresseur-régulateur, sur certains modèles 90-92, entraîne des pannes électriques (tachymètre, compte-tours, éclairage, contacteurs de stop et béquille, voyants de tableaux de bord) ainsi que des batteries déchargées, ouvrez l'œil. Là aussi, l'implantation d'un composant du modèle suivant résout la question. Les étriers de freins et leurs pistons peuvent connaître des prédispositions qu grippage (dessèchement des des joints à membranes, sensible sur les moto d'avant 1992 mais probable sur les modèles plus récent après vieillissement). Dans ce cas, une usure anormale (en biais) des plaquettes doit vous alerter, sinon c'est le disque qui trinque (voile, rayures profondes...). La qualité des durits améliore le freinage (tresses blindées ou Rilsan) en le rendant un poil plus précis, et surtout en diminuant la course au levier. Les machines équipées de la sorte ont un a vantage sur les autres. Sur tous les millésimes, la fourche gagne à être vidangée régulièrement et équipée de joints spis neufs (tous les 20 000 km). ●

Le dégoûté

Aucun VFR-iste ne s'est manifesté, tant mieux pour elle!

L'accro

Luc, VFR de 95 (13 000 km):
C'est ma première routière après 12 ans de trail. Elle est très abordable pour un débutant qui n'a pas la grosse tête. Avant de l'acheter, je n'envisageais pas d'abandonner la voiture, Aujourd'hui, je n'ai plus envie de m'en servir, tellement la VFR est facile à vivre au quotidien. Bref, c'est une moto qui réconcilie tout le monde, y compris les voisins, car elle est très silencieuse d'origine.

Pour

- Fiabilité moteur
- Engin homogène et polyvalent (route-sport)
- Finition excellente et durable (peinture et équipement)

Contre

- Prix
- Protection pilote perfectible
- Confort passager

Côté prix

Accessoires	
Bulle adaptable	de 700 à 770 F (Secdem)
Amortisseurs	3 450 F (Fournales)
Silencieux	2 466 F (Carbon Force), 1 269 F (Marving), de 2 155 à 2 950 F (Micron 2 000)
Bagages	sacoches cavalières 1600 F (Bagster)
Kit chaîne	1 031 F (DC) 1 236 F (DID) 1 150 F (AFAM)

Consommables			
Piston, axe & segments	486 F	Réservoir	4315 F
Filtre à huile	63 F	Levier d'embrayage	191 F
Filtre à air	230 F	Clignotant	278 F
Câble de gaz	201 F	Levier de frein	194 F
Disque d'embrayage	8 x 47 F	Echappement	3606 F
Boîtier allumage électr.	4048 F	Rétroviseur	465 F

Cote

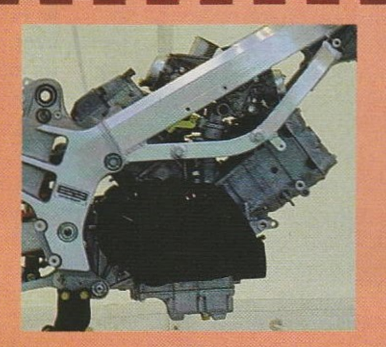
36 15 Moto Mag	
1990	20 000 F
1991	27 000 F
1992	30 500 F
1993	37 000 F
1994	44 000 F
1995	53 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneus avant											
Pneus arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Transmission secondaire											

Mémo à vérifier en priorité


DR



▶ **Fourche:** Le montage de joints spis neufs et la vidange de l'huile tous les 20 000 km gardent le train avant en bon état. Surveiller les dépôts d'huile sur la tige plongeante.
▶ **Etriers de freins:** Sensibles aux grippages. Attention aux machines de plus de trois ans. Les membranes d'axes et de pistons ont tendance à se dessécher.
▶ **Electricité:** Vérifiez le bon fonctionnement de toute l'instrumentation. Attention au circuit de charge des modèles 90-92, à faire contrôler d'urgence pour éviter la panne de batterie.
▶ **Roulements:** Toujours le même problème chronique des Japonaises. Vérifiez les points durs et grognements (roues, bras oscillant, direction).

◀ Le niveau de finition au-dessus de la moyenne de la VFR lui assure une grande perennité. Les étriers de frein sont sensibles au grippage. Le monobras oscillant en alu, issu de la RC30, est apparu en 1990.

M. Ebran

Docteur Jekyll & Mister Hyde

Les GSX-F Suzuki sont très discrètes. Au catalogue depuis plus de 10 ans, elles continuent de séduire les amateurs de tourisme sportif, sans tapage. Leur tempérament, tout en vivacité et en rigueur, est un régal sur route. C'est qu'elles cachent bien leurs origines de GSXR! Proposées de tous temps à des prix canons en neuf, elles deviennent très intéressantes d'occasion. Palme d'or de la bonne affaire!



Historique

Les GSX-F poursuivent la voie des versions ES, EF et EFE, commercialisées entre 83 et 87. Elles sont motorisées par les blocs de la série GSX, refroidis par air. Ce sont les premières Suzuki de « grand tourisme ». En 87, la copie est revue. L'histoire des GSX-F commence par le gros calibre de 1100 cm³. La machine dispose d'un bloc moteur tout neuf, dérivé de sa cousine sportive : le quatre cylindre refroidi par air et huile (1ère génération). L'année suivante, Suzuki dérive le concept en moyenne cylindrée, et présente la 600 GSX-F. Dés 89, la moto passe en 750, en adoptant elle aussi le bloc GSX-R. Bien née, cette machine reste inchangée depuis. La 1100, elle, est profondément corrigée en 89, pour gagner en stabilité (cadre, suspensions, carénage…). Vieillissante et souffrant de la concurrence de la 1100 G et de la RF 900, elle s'éclipse cette année. Reste la 750, mais plus pour longtemps.

Les points faibles

Les GSX-F n'offrent pas tout l'agrément de « vraies » machines de grand tourisme. Le carénage est trop étriqué (que ça soit sur la 750 ou la 1100). La bulle réglable de la grosse ne satisfait pas, même en position haute ou elle dévie encore le remous d'air sur le casque du pilote. Le chargement n'est pas des plus pratiques sur la 750, tandis que le confort du passager est gâché par la selle trop étroite et relevée (glissades sur le pilote). le réglage de l'amortisseur arrière de la 1100 ressemble à un jeu de casse-tête. La molette n'est pas accessible et la multiplicité des réglages rend difficile le bon compromis. les premières séries de 1100 souffrent de problèmes de tenue de route, voire d'incompatibilité avec certaines montes pneumatiques (Michelin A 59 à l'avant). Les modèles d'après 90 sont plus rigoureux. La qualité du freinage n'est pas le fort des GSX-F, mais c'est surtout en comparaison des standards sportifs actuels que la différence se fait.

Les points forts

Utilisés en tourisme, les blocs moteurs des GSX-F semblent coulés dans le béton. Ils ne consomment pas une goutte d'huile, restent sobres (surtout le 1100) et disponibles à la demande, avec un sacré caractère. La 750 cm³ est un rail, qui se conduit tout en douceur, et ne rechigne pas aux escapades sur petites routes. Elle s'y montre maniable et amusante. La qualité de l'amortissement et l'équilibre de la partie-cycle préservent une tenue de route irréprochable et un confort parfait, pour le pilote.

Grâce à l'autonomie plus que suffisante et la position de conduite décontractée, la GSX-F est idéale pour les grandes étapes rapides sans fatiguer. Le couple et le souffle du moteur de 1100 font plus d'un heureux, c'est pour beaucoup le moteur idéal d'une grosse routière. La 750, elle, profite de son poids limité et de son excellente maniabilité pour conquérir les jeunes conducteurs (avec expérience) et les filles.

Comment la choisir
les points à surveiller

Identique depuis sa sortie, la 750 GSX-F se choisit donc indifféremment quel que soit le crû, de 89 à 95. Le plus important est de vérifier la fréquence et le sérieux des révisions. L'accessibilité mécanique limitée rend le diagnostic visuel et auditif difficile. Difficile de se fier aux bruits mécaniques, d'autant que des vibrations de carénage viendront parasiter votre tympan. La distribution se règle tous les 20 000 km et la chaîne peut être changée tous les 40 000 km, à comparer avec le carnet d'entretien. Vérifiez l'état des pots d'échappement, assez fragiles sur les 1100 qui ne dorment pas au sec (boursouflures, trous, bruits de chicanes...). Autre faiblesse chronique des deux GSX-F : les roulements qui grippent (roues, bras oscillant, colonne de direction). Attention aux points durs de butée à butée, et grognements ou couinements divers lorsqu'on tourne une roue à la main. Faites tester dés que possible le circuit de charge, parfois défaillant (mauvaise séries d'alternateurs, tant en 750 qu'en 1100). ●

Pour

- ▶ La routière sportive au prix de l'utilitaire !
- ▶ Mécanique à la fiabilité éprouvée (ex-GSX R)
- ▶ Facile à prendre en main
- ▶ Autonomie correcte

Contre

- ▶ Accessibilité mécanique déplorable
- ▶ Réglage de l'amortisseur peu évident (1100)
- ▶ Incompatibilité avec certaines montes pneumatiques (1100)

L'accro

Fabienne, 750 GSX-F de 89 (51 000 km):
C'est une moto attachante, relativement polyvalente, mais surtout agréable sur route viroleuse, facile à placer et à balancer. En ville, elle n'est pas très lourde et donc maniable. Je n'ai jamais connu de mauvaise surprises, elle pardonne bien les petites erreurs et répond bien quand on le lui demande au dessus de 8000 tr/mn. Je n'ai jamais eu aucun problème mécanique ou autre.

Le dégoûté

Joël, 750 GSX-F de 91 (30 000 km):
A 10 000 km, les deux arbres à came étaient morts ! A 20 000 km, court-circuit, la moto prend feu ! Faisceau électrique, bobine, allumage, alternateur, lanceur de démarreur, selle, cache latéral et flanc droit du carénage à changer... Heureusement que j'étais assuré tous risques. Merci Suzuki !

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable haute	Secdem: de 643 à 708 F. (pour 750 et 1100)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 coul.), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1050 F (cuir); Briand: 495 F (16 l), 580 F (22 l)
Porte-paquets	Bottelin: 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier), Givi: 550 F, Jouvin: 590 F
Amortisseur Ar	3 450 F (Fournales) pour 750 et 1100
Échappement	complet pour 750: de 4 534 F à 5 054 F (Laser), de 3 426 F à 3 980 F (Jama). Silencieux: 2 088 F (Marving). Ligne complète pour 1100: de 4 846 à 5 365 F (Laser). Silencieux: 2 277 F (Marving), 2 300 F (Sito)
Kit chaîne	750: 1 016 F et 1100: 1 067 F (DC)

Consommables – 750 GSX-F

Piston, axe & segments	532 F	Réservoir	3656 F
Filtre à huile	47 F	Levier d'embrayage	145 F
Filtre à air	255 F	Clignotant	253 F
Câble de gaz	169 F	Levier de frein	182 F
Disque d'embrayage	7 x 339 F	Echappement	2821 F
Boîtier allumage électr.	2657 F	Rétroviseur	512 F

Cote 750

36 15 Moto Mag	
1990	19 000 F
1991	20 000 F
1992	22 800 F
1993	27 000 F
1994	30 000 F
1995	35 000 F

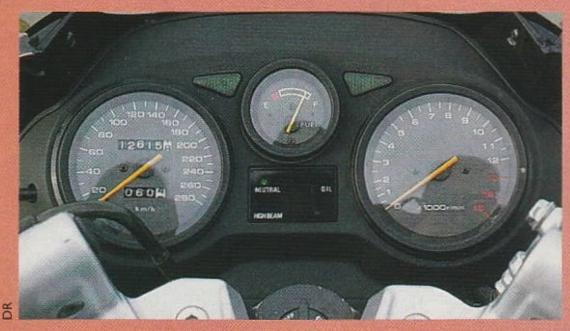
Cote 1100

36 15 Moto Mag	
1990	23 500 F
1991	26 000 F
1992	28 000 F
1993	32 000 F
1994	35 800 F
1995	41 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité



DR



▶ **Moteur:** L'accessibilité mécanique exécrable (il faut une clef BTR et un entonnoir pour faire l'appoint d'huile!) peut avoir réduit la fréquence de l'entretien. Surveillez de près les factures, et le niveau d'huile !
▶ **Roulements:** de roues, de colonne de direction et de bras oscillants, ils sont peu étanches et grippent. Attention aux nettoyeurs haute pression. Traquer les grondements ou points durs.
▶ **Circuit de charge:** Faites tester la charge chez un bon électricien auto. C'est une manœuvre qui prend quelques minutes, et qui évite de consommer des batteries (avant de tomber en rade définitive, faute de tension suffisante)
▶ **Pots:** Les silencieux des 1100 ne supportent pas les garages humides. Attention aux bruits de chicanes et aux boursouflures suspectes.

▲ La 750 GSX-F, tout comme la 1100, à les roulements qui grippent facilement (roue, bras oscillant, colonne de direction).

S. Caillet

L'Anglaise du renouveau

Lorsque John Bloor rachète les droits de la marque Triumph en 1983, il n'imagine pas encore l'ampleur du succès commercial qui va suivre. Quatre ans après ses débuts en France, la marque ne cesse de progresser. A l'image de la 900 Sprint, toutes les Triumph jouissent d'une excellente notoriété, et d'une réputation de qualité non usurpée. Tout cela se paie au prix fort en occasion. Mais les motivations d'achat des amateurs d'anglaises ne sont pas qu'économiques. Du moins à court terme.



Historique

Un seul moteur, le trois cylindres double arbre refroidi par eau, et des dizaines de machines différentes à la clef. C'est la recette, déjà éprouvée ailleurs en Europe (BMW, Ducati...) qu'applique magistralement Triumph. Les premières versions du 900 sont présentées en 91 : la « Trophy », entièrement carénée, la « Sprint », avec tête de fourche, et la « Trident » dénudée comme la 750 cm³. En 92, la version Daytona Supersport, fait son apparition. En 94, les « Sprint » et « Trophy » reçoivent les gros freins de cette dernière (étriers quatre pistons et disques de 310 mm). La « Trophy » reçoit en plus une roue arrière de 17'. En 1994, la 900 cm³ se décline en deux nouvelles versions: la « Tiger », un trail dont le trois pattes est dégonflé de 94 à 85 cv, et un « café-Racer » pur et dur, la « Speed Triple ». Nouvelle cure d'amaigrissement pour l'éclectique bloc propulseur, qui devient Roadster de 70 cv en 1995. Il endosse le costume rétro des mythiques « Bonnies » et devient « Thunderbird ». Elle se métamorphose une fois de plus en 96, cette fois en version Custom baptisée « Adventurer » (en 70 cv). La « Trophy » évolue la même année, pour devenir une « Super GT » (sacoches, nouveau carénage, jauge à essence).

Les points faibles

L'architecture des Triumph est conditionnée par la forme du trois cylindres, long et large d'épaules. De ce fait, le centre de gravité est sensiblement décalé vers le haut. Cela rend la Sprint plus sensible à la charge et au duo. Dans ces conditions, elle s'avère plus difficile à inscrire en courbe (inertie) et pénible lors des manœuvres. De plus, le rayon de braquage n'est pas assez réduit, et comme la grande roue de 18' à l'arrière à tendance à « asseoir » la machine sur la fourche, la direction s'avère très lourde à la longue. La présence d'un passager et de bagages a d'autres inconvénients. La tenue de route réserve en effet quelques mauvaises surprises (louvoiements, sous-virages...). En plus, la place du passager, trop inclinée, renvoie l'occupant sur le pilote. Reste quelques petites erreurs de jeunesse pour ternir le tableau (équipement, finition, freinage). Triumph en a corrigé la plupart sur la version 95.

Les points forts

Forte personnalité, cette Sprint! Une esthétique « classe » qu'on ne finit pas d'apprécier, associée à un caractère moteur enchanteur. Velu à souhait, ce « trois pattes » n'est avare ni en couple, ni en souplesse. Il dispose de plus d'une allonge et d'une pêche qui donne envie de jouer tout le temps. En solo, la tenue de route est irréprochable. La machine se révèle vive et précise en toute circonstance. La partie-cycle est le complément idéal à un tel moteur. Les adeptes du tourisme rapide ont trouvé l'outil idéal pour sillonner l'Europe! La protection du pilote (jusqu'à 1,80 m) est

suffisante et la position de conduite, bien qu'un peu déroutante parce que loin du guidon, n'engendre aucune fatigue. Le confort de conduite est de plus secondé par un équipement riche et soigné (instrumentation, commodos). Les Triumph résistent d'ailleurs mieux que leurs concurrentes asiatiques aux outrages du temps et aux attaques du climat (sauf exceptions, voir plus loin).

Comment la choisir

les points à surveiller

Impossible de produire toute une gamme d'engin, en partant de la planche à dessin, sans rencontrer quelques problèmes de fabrication. La Sprint a donc reçu son lot de « petits désagréments » les deux premières années (modèles 91 à 93). Les robinets d'essence risquent de fuir. Certains contacteurs de pression d'huile (allumant le voyant rouge au tableau de bord) se mettent en court circuit. Quelques faisceaux électriques taillés trop court s'arrachent sous la colonne de direction (vérifiez les gaines usées ou sectionnées). Quelques mauvaises séries d'alternateur ont rendu l'âme, après avoir vidé quelques batteries au passage. D'autres problèmes de sous-traitance ont altéré la fiabilité de la fourche (joints spis « poreux »). Attention, ce problème ne peut être pris en charge que la première année (sous 20 000 km), après ce délai, les composants qui fuient sont simplement usés. Dans la série des pannes électriques (à débusquer sur le carnet d'entretien), il faut surtout noter les boîtiers d'allumage électroniques grillés. Défauts de finition également, qui n'affectent que quelques motos (peinture qui s'écaille, pots et visserie qui rouillent). L'ensemble de ces pépins sont généralement reconnus et pris en charge par l'importateur (après expertise du réseau). ●

Pour

- Caractère du moteur
- Finition et équipement
- Fiabilité mécanique et partie-cycle

Contre

- Problèmes variés (versions 91 à 93)
- Lourdeur de direction
- Freinage juste (avant 94)
- Sensibilité à la charge (bagages et duo)

Le dégoûté

Sylvain, Sprint de 93. (17 000 km): Le gros défaut de cette moto, c'est son poids placé trop haut. Bonjours les manœuvres à l'arrêt. D'ailleurs, on arrive vite en butée, et cela m'a déjà déséquilibré. Bilan: un carénage fendu et la peinture toute écaillée. La finition est très « poudre aux yeux ». L'émail des pots se craquelle, la boulonnerie rouille et les caoutchoucs ne supportent pas le vieillissement.

L'accro

Christophe, Sprint de 94 (45 000 km): Cette machine est très aboutie. Son moteur, en plus d'être agréable, s'avère économique à l'usage. Je ne consomme jamais plus de 8,5 litres à vitesse soutenue (et illégale!). La garde au sol est excellente et permet toutes les fantaisies. Le confort du pilote est impeccable, y compris la position de conduite. Il suffit de s'y faire. Aujourd'hui, je suis un inconditionnel de la marque et je viens de la remplacer par une Tiger.

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable haute	Secdem: de 646 à 710 F (15 teintes)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir) Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-paquets	Bottelin: 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier), Givi: 550 F, Jouvin: 590 F
Amortisseur Ar	3 450 F (Fournales)
Silencieux	3 460 F (Laser prostock) de 3 845 à 4 995 F (Micron racing)
Kit chaîne	1 363 F (DC)

Consommables

Piston, axe & segments	601 F	Réservoir	3408 F
Filtre à huile	64 F	Levier d'embrayage	214 F
Filtre à air	353 F	Clignotant	238 F
Câble de gaz	165 F	Levier de frein	283 F
Disque d'embrayage	9 x 80 F	Echappement	2203 F
Boîtier allumage électr.	3515 F	Rétroviseur	562 F

Cote

36 15 Moto Mag	
1993	41 000 F
1994	46 000 F
1995	52 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité


S. Caillet





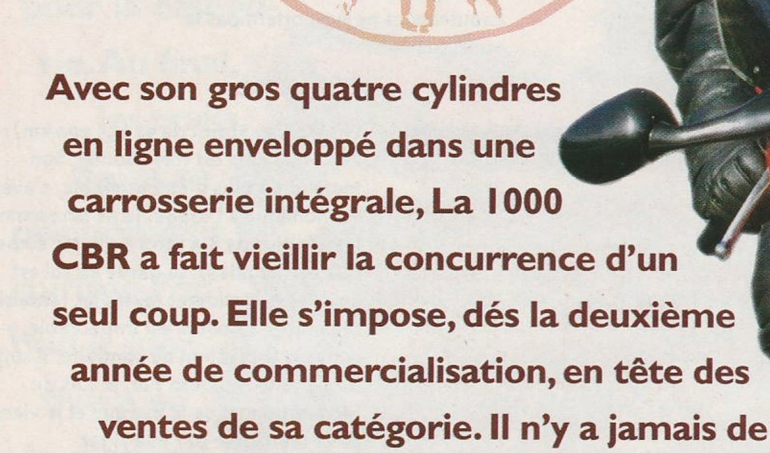
▶ Démarreur: La roue libre du lanceur risque de flancher (sous dimensionnée). Parfois, elle « siffle » au démarrage, signe d'agonie.

▶ Allumage: Le boîtier des modèles de 91 à 93 a tendance à griller, un carnet de garantie faisant état du changement est un plus.

▶ Équipement électrique: Toutes les motos ne subissent pas les mêmes avaries. Surveillez les composants électriques (voyants, tachymètre...) qui auraient rendu l'âme (Vérifiez le libre cheminement du faisceau).

▶ Robinet d'essence: Surveillez sa facilité de rotation dans chaque position (sinon, c'est la membrane désagrégée qui bloque). Une membrane récalcitrante peut entraîner des ratatouillages (défaut d'alimentation) ou des fuites (défaut d'économie).

◀ Les premières Triumph ont connu quelques soucis côté rouille. Depuis elles résistent bien au temps, à part certaines séries qui connaissent quelques faiblesses du circuit électrique (boîtier d'allumage électronique) et défauts de finition.



Avec son gros quatre cylindres en ligne enveloppé dans une carrosserie intégrale, La 1000 CBR a fait vieillir la concurrence d'un seul coup. Elle s'impose, dés la deuxième année de commercialisation, en tête des ventes de sa catégorie. Il n'y a jamais de succès par hasard, cette moto est bien le top des grosses « sportivo-GT ». Certains millésimes sont plus intéressants que d'autres, il s'agit de les débusquer en occasion.

Le vaisseau de sport

Historique

La 1000 CBR est apparue en 1986, en même temps que sa petite sœur de 600 cm³. Disposant du freinage le plus pointu de l'époque, d'une partie-cycle irréprochable et d'un moteur très plein, les CBR jouissent d'emblée d'une excellente réputation de fiabilité. En 1989, la 1000 adopte une robe plus anguleuse. Et surtout des jantes larges adaptées aux pneus radiaux, une fourche réglable et un circuit de refroidissement plus accessible. La seconde mutation intervient en 1993. La CBR est alors équipée d'un système de freinage « à la Guzzi », baptisé « Dual ». Ce sont des capteurs électroniques qui répartissent le freinage entre l'avant et l'arrière. La même année, des carbus à boisseaux plats doivent donner (encore) plus de souplesse et de couple au quatre cylindres. L'engin entame donc sa dixième année de carrière au mieux de sa forme.

Les points faibles

Le principal grief des premiers modèles (87-88) concerne l'alternateur. Il est sous-dimensionné et oblige souvent à recharger la batterie. Le tir a été corrigé dès 1989. La chaîne de distribution se détend parfois plus vite que la moyenne. Quelques mauvaises surprises ont été causées par ce fait, surtout lors des premiers 30 000 km (chaîne qui claque sur le carter, l'use… ou le perce !). Plusieurs mauvaises séries de pots d'échappement (entre 87 et 90) laissaient leurs chicanes prendre de l'aise. En général, ces soudures rompues sont passées en garantie, mais on ne sait jamais, tendez l'oreille. Bien que la finition générale soit au standard Honda (c'est à dire au dessus des concurrents japonais) Les cadres, qu'on ne regarde jamais sous leur robe moulante, ont des prédispositions à la corrosion, surtout aux soudures. Dernière faiblesse concernant les roulements des premières séries (jusqu'en 1990), pas assez étanches et sujets à d'intempestifs grippages (poubelle !).

Les points forts

La 1000 CBR est ho-mo-gè-ne ! Aucun de ses composants ne vient ternir son comportement. Le cadre « Diamond », en tubes de section rectangulaire, assure une excellente maniabilité en ville et une parfaite tenue de route, même sur départementales véreuses. Le combiné amortisseur du Prolink est un modèle d'endurance et de progressivité. Certains amortos ont dépassé les 70 000 km sans être encore à changer. Chapeau ! Le freinage est jugé parfait sur toutes les versions. Attention toutefois lors de la prise en main d'une « Dual » : elle freine de l'avant avec la commande au pied (piégeux sur le gras ou le mouillé). Le moteur donne satisfaction quel que soit le régime et le rapport engagé, il a du répondant, voire du mordant. Efficacité à tous les étages. De plus, cette machine vieillit très bien. La peinture ne déteint pas au soleil, ne se raye pas, et protège les plastiques des agressions météorologiques ou chimiques (sel, pluies acides…).

Comment la choisir
les points à surveiller

Un moteur sain n'a pas la chaîne de distribution détendue (bruit dans le carter principal). Même avec plus de 40 000 bornes dans les bielles, s'il ne fume pas à chaud à la reprise (segmentation usée), il peut largement en avaler le double. Les pots d'échappement risquent d'être boursouflés (surtout sous la moto). Les joints spis de fourche n'aiment pas les nettoyeurs haute pression, si du gras apparaît sur le tube plongeur, ils sont à remplacer. Ce phénomène peut engendrer une fourche trop souple, sinon c'est que l'huile est à changer. RAS à l'arrière. L'amortisseur est increvable.
Vu le prix du plastique, scrutez l'état du carénage. Pas de pitié pour les peintures « Doohan réplica », elles cachent un atterrissage forcé.
Les vibrations moteur (vers 6000 tr/mn) et les chocs de la route mènent la vie dure aux pattes de fixation. Attention qu'elles ne soient pas fendues ou cassées. Traquez aussi les fêlures des plastiques, particulièrement en partie haute. C'est de la faute aux rétros, mal placés, qui heurtent parfois ceux des voitures. ●

Pour

- ▶ Vieillit sans ternir
- ▶ Freinage très performant (Dual CBS)
- ▶ Autonomie correcte
- ▶ Amorto ar. de qualité

Contre

- ▶ Accessibilité mécanique
- ▶ Alternateur sous dimensionné (jusqu'en 90)
- ▶ Roulements de roue pas étanches (grippages)
- ▶ Corrosion (cadres de 87 à 90)

Le dégoûté

L'avis d'Eric, 1000 CBR « Dual CBS de 94 » (16 000 km)
J'ai acheté ma moto neuve en 94. La consommation est excessive à cause de la limitation de puissance à 100 CV. Il manque une montre comme sur la VFR. Les chicanes d'un des deux silencieux se désagrègent déjà, heureusement pris en garantie, Ouf!. La protection du pilote est très moyenne et le poids trop élevé. Détail esthétique, les clignotants arrière sont disgracieux. Je pense la remplacer par une Pan E ou une Shadow 1100.

L'accro

L'avis de Paul 1000 CBR de 92
J'ai eu deux 1000 CBR neuves avant celle-ci, c'était des modèles de 90 et 91. Ce sont d'excellentes machines pour avaler des bornes en se faisant plaisir (attaque), même bien chargée elle ne craint pas le Massif central ou les Pyrénées. Sur de belles nationales, à l'attaque, vous en surprendrez plus d'un (malgré le poids et le centre de gravité assez haut). Trois reproches au final: le manque de caractère moteur, la fourche non réglable et la montre absente du tableau de bord.

Côté prix

Accessoires

Top-case	Givi avec platine: 1 300 F.TCV 50 L: 2 200 F
	Bottelin Dumoulin: 1 520 F + valises entre 800 et 1 200 F
Tapis de réservoir	Bagster 345 F; Briand: 480 F
Sacoche de réservoir	Bagster: 590 F; Briand: 630 F
Bulle couleur	Ermax: 600 F; Secdem (bulle haute avec déflecteur): 830 F
Pots	ligne complète homologuée: 5 120 F (Devil finition alu)
Silencieux	Marshall: 2 421 F. Lazer: 3668 F. Marving: 2 448 F
Amortisseur arrière	Olhins 7 680 F, Honda 4 113 F
Kit chaîne	1 350 F. (AFAM); 1 643 F. (Honda) 1 335 F (DC)

Consommables

Piston, axe & segments	4 x 578 F	Réservoir	NC
Filtre à huile	84 F	Fourche complète + tés	3007 F
Filtre à air	345 F	Clignotant	440 F
Carénage complet	11875 F	Levier d'embrayage	48 F
Câble de gaz	197 F	Levier de frein	167 F
Disque d'embrayage	986 F	Echappement	2235 F
Boîtier allumage électr.	3136 F	Plaquettes av.	442 F

Cote

36 15 Moto Mag	
1990	25 300 F
1991	29 000 F
1992	33 500 F
1993	38 000 F
1994	45 000 F
1995	51 000 F

Côté usure

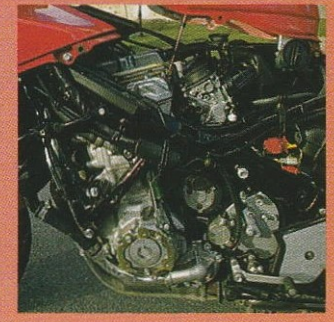
Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Transmission secondaire											

Mémo à vérifier en priorité



P. Marion/Y. Picard/DR





◀ Un bruit de chaîne primaire détendue est anormal sur une 1000 CBR et révèle un moteur mal entretenu ou fatigué.

▶ **Fourche:** Attention aux joints spis usés. Si tel est le cas, les tubes plongeurs sont pleins d'huile.
▶ **Distribution:** La chaîne est à changer au delà des 70 000 km. A faire confirmer par la facture correspondante.
▶ **Plastiques:** Des fissures sur le carénage, ce n'est qu'un préjudice esthétique, sauf qu'au prix du plastique, la décote est sévère!
▶ **Roulements:** De roues, de colonne de direction et de bras oscillants, ils sont peu étanches et grippent. Attention aux nettoyeurs haute pression. Traquez les grondements ou points durs
▶ **Charge:** L'alternateur des modèles de 86 à 90 n'est pas assez puissant. Exige une batterie en excellente santé.



L'hégémonie teutonne en matière de grand tourisme a fini par agacer les ingénieurs Kawasaki. Disposant d'un moteur exceptionnel, ils relèvent le défi en 86. Autour du gros quatre pattes réservé jusqu'alors aux sportives Tomcat, ils concoctent un vaisseau de route pour jouer dans la cour des BMW K100. Subtil mélange de caractère sportif et de confort, la GTR 1000 est la préférée des rouleurs pressés.

DR

La nippone au long court

Historique

La présentation du premier modèle japonais de tourisme à l'européenne a fait grincer les dents. Dans sa livrée gris métallisé, équipée d'une transmission secondaire par cardan et de sacoches d'origine, elle nargue l'Outre-Rhin. Il ne manque qu'un macaron bleu et blanc sur le carénage. Techniquement, elle s'appuie sur le bloc moteur de la ZX 10 Tomcat, avec une partie-cycle revue pour le tourisme. Cette machine entame sa dixième année de carrière sans transformations majeures. Preuve que le produit est bien né. La GTR a vu chaque année se corriger des détails de finition. Rien d'important qui permette de préférer un millésime à un autre.
Le pilote doit toujours adapter la moto à sa conduite et sa position. La valse des bulles de carénage et des guidons demeure inévitable. La GTR réglable, c'est pour quand ?

Les points faibles

Il suffit de prononcer le nom de Kawasaki à un mécano pour que celui-ci dégaine son bidon de SAE 15W40. C'est une légende dont la GTR souffre aussi, même si l'appoint entre deux vidanges reste dans les normes. Toutes les motos équipées d'un moteur sportif ont besoin d'huile pour fonctionner. Inutile de s'en inquiéter. La gourmandise en chaîne de distribution est par contre supérieure à ses concurrentes, intervention à faire tous les 35 à 50 000 km sous peine de gros bobo. Cette opération, chère en main d'œuvre, ternit l'image d'indestructible canasson de la Kawa. L'usure rapide des silencieux d'échappement complète le tableau des griefs. Un mal commun à trop de motos de grosses cylindrées japonaises. A croire que le mot condensation ne figure pas au Larousse du Soleil Levant
La finition enfin, joue quelques tours avec le temps. Les fixations de la partie haute du carénage (tête de fourche) déclarent forfait après overdose de routes bosselées.

Les points forts

La 1000 GTR est homogène et onctueuse comme un bon yaourt nature. La partie-cycle donne la réplique au freinage pour permettre au « touriste de sport » d'exploiter son TGV en toute quiétude. Le moteur porte la marque de la maison et ne déçoit jamais, que ce soit sur le couple ou dans les tours, il répond présent avec brio. La position de conduite favorise une exploitation musclée de la bête, au risque d'être fatigante en ville ou en promenade (guidon placé bas). Les étriers de frein, avant et arrière, sont puissants et progressifs à souhait. Ils font partie de l'héritage du Tomcat, signe encourageant de fiabilité. La GTR est, de plus, servie par des suspensions de très bonne qualité, conjuguant confort et endurance à rythme soutenu. Mention spéciale d'ailleurs au combiné de l'Unitrack qui défie le temps sans se dégrader et permet plusieurs réglages judicieux. Cet inventaire de qualités essentielles confirme donc la GTR comme une moto cohérente.

Comment la choisir
les points à surveiller

Une fois n'est pas coutume, il faudra scruter le carnet d'entretien pour bien choisir votre 1000 GTR. L'accessibilité mécanique de la GTR n'est pas idéale (on est obligé de sortir une rallonge de tuyau et un entonnoir pour faire l'appoint d'huile !). Le moteur est normalement en pleine forme s'il a été suivi de près. S'assurer des périodicités de vidanges (tous les 5 000 km) et des changements de filtres et de bougies (tous les 10 000 km). La transmission acatène demande elle aussi son huile fraîche tous les 10 000 km.
Devant une machine de plus de 50 000 km, vérifier que la chaîne de distribution a été changée, et que celle en place ne bat pas dans son carter.
Deuxième registre de préoccupation : l'état du carénage. Les vibrations moteur et les chocs de la route mènent la vie dure à ses pattes de fixation. Elles peuvent être fendues ou cassées ce qui entraîne la rupture des plastiques dans la foulée. La béquille latérale de la GTR ne lui assure pas une bonne stabilité. Surveiller les abords des rétros et des clignotants, souvent fêlés, cassés ou réparés. ●

Pour

- Moteur fiable
- Freinage top niveau
- Autonomie
- Cardan indestructible

Contre

- Accessibilité mécanique
- Position de conduite en ville
- Garde au sol limitée
- Carénage fragile (pattes de fixation)

Le dégoûté

Gérard, 1000 GTR de 92:
La GTR est beaucoup plus proche de la sportive que de la routière, en tout cas au niveau du budget d'entretien. Les pneus, les plaquettes, l'huile en quantité astronomique, les silencieux pourris en 30 000 km, la chaîne de distribution changée à 48 000 km tellement elle battait: c'est une vraie ruine de rouler là dessus, autant acheter une BM, même si elle est plus chère au début.

L'accro

Jean, 1000 GTR de 88:
Je suis emballé par son moteur, même si je le trouve gourmand en huile et en essence. Par forte chaleur, cette moto vous cuit les jambes et les genoux, déjà meurtris par les coups de carénage pris à l'arrêt. J'ai d'ailleurs investi dans des coquilles de cross pour garder mes mollets de star. A part ça, montrez moi une routière aussi alerte et je change de moto...

Côté prix

Accessoires

Top-case	Givi 46 l avec platine support spécifique: 1 300 F.TCV 50 l: 2 200 F
Tapis de réservoir	Bagster 345 F; Briand: 480 F
Sacoche de réservoir	Bagster: 590 F; Briand: 630 F
Bulle haute	Ermax: 650 F; Secdem: de 756 à 832 F
Silencieux	2 133 F (Marving) 4 850 F (ligne complète Sebring)
Amortisseur	Olhins 7 680 F Fournales 3 450 F

Consommables

Piston, axe & segments	4 x 618 F	Réservoir	3411 F
Filtre à huile	36 F	Fourche complète + tés	8535 F
Filtre à air	264 F	Clignotant	223 F
Plaquettes avant	222 F	Levier d'embrayage	280 F
Câble de gaz	257 F	Levier de frein	256 F
Disque d'embrayage	581 F	Echappement	1871 F
Boîtier allumage électr.	3218 F	Carénage complet	8477 F

Cote

36 15 Moto Mag	
1990	28 600 F
1991	29 800 F
1992	33 000 F
1993	39 700 F
1994	44 000 F
1995	52 200 F

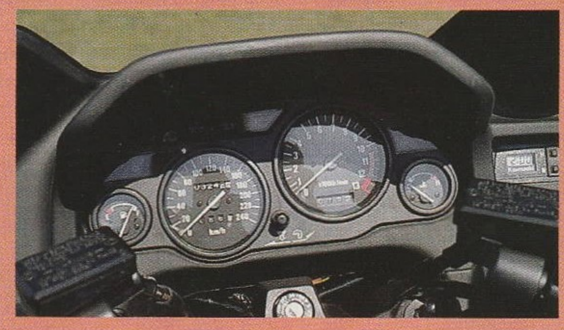
Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu0 arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Distribution											

Mémo à vérifier en priorité



P. Marion/J. Larquier





◀ L'inspection d'une GTR doit porter immanquablement sur le carénage dont les pattes de fixation risquent d'être fendues par les vibrations moteur.

▶ **Distribution:** La chaîne est à changer au delà des 50 000 km. A faire confirmer par la facture correspondante.
▶ **Silencieux:** A 2 500 F la paire en moyenne, vérifiez qu'ils ne sont pas boursouflés ou percés. Les adaptables en Inox sont un plus, lors du choix.
▶ **Allumage:** Le régulateur de tension a tendance à griller sur les versions 88-90. Attention aux circuits électriques modifiés (longue-portées, radio...)
▶ **Moteur:** L'exécrable accessibilité ne permet pas un diagnostic pointu. Scrutez le livret d'entretien (vidanges moteur et pont régulières, bougies, filtres...), capital pour une telle mécanique.
▶ **Plastiques:** Les pattes et attaches de carénage risquent d'être fissurées ou cassées. Les vibrations qui s'amplifient sont encore plus dévastatrices. A resserrer régulièrement.



Y. Picard

Honda n'est pas de ces constructeurs qui créent les modes. Les machines qui viennent de Tokyo sont conçues avant tout pour répondre aux besoins des consommateurs, avec le plus de pertinence possible. La ST 1100 Pan Européan en est la preuve éclatante. Conçue sur mesure pour le motard européen au long cours, elle lui va comme un gant. Une certaine idée de la perfection qui se paie au prix fort, même en occasion.

La GT taillée sur mesure

Historique

Apparue au salon 1989, la « Pan Européan » s'attaque au bastion Bavarois du grand tourisme. Son quatre cylindre en V (à 90°), refroidi par eau et couplé à une transmission par cardan, culmine à la barre fatidique (mais pas encore européenne, elle...) des 100 cv. La partie cycle reste plus classique (double berceau tubulaire) mais équipée du meilleur en terme de freinage et d'amortissement. Carénage et valises, au look « touch of class » des 750 VFR, confèrent à la bête des prétentions routières de premier ordre. En 1992, une version équipée d'un ABS et d'un système anti-patinage (le TCS) fait son apparition. La position de conduite est améliorée par un guidon et une selle redessinés, et une nouvelle bulle renforce la protection du pilote. Dernière évolution en 96, où elle reçoit le freinage couplé (Dual CBS), inauguré sur la 1000 CBR, et une bulle de carénage plus haute.

Les points faibles

Les critiques concernant la « Pan E » sont peu virulentes. Sur les premiers modèles, quelques utilisateurs reprochent la forme inadaptée de la selle. Trop glissante, elle renvoie le passager sur le pilote. Les moins d'un mètre soixante-quinze la trouvent trop haute. Faute plus remarquée pour une machine de grand tourisme : l'impossibilité de pouvoir régler la position du guidon. Le poids, qui dépasse les 300 kilos avec les pleins, se fait sentir lors des manœuvres de parking et a occasionné plus d'une chute. L'occasion d'applaudir les pare-cylindres intégrés dans le carénage… Les téméraires qui s'aventurent dans l'entretien de leur moto se mordent les doigts. l'accessibilité n'est pas idéale et réclame un outillage spécialisé. Sur route, la sensibilité au vent latéral et l'étagement de la boîte de vitesses fait quelques grincheux.

Les points forts

Coté louanges, en revanche, la 1100 Honda reçoit plus que sa part. Le moteur, d'abord, déclenche l'enthousiasme. Coupleux, onctueux, velu, les adjectifs ne manquent pas pour encenser ce V4 transversal. Il permet de profiter de la partie-cycle en toutes circonstances. L'amortissement encaisse bien les irrégularités sur petites routes et mauvais revêtement. le confort du pilote et du passager est unanimement apprécié, les capacités au chargement très correctes et la consommation très raisonnable (entre 5,5 et 7 litres, soit une autonomie de plus de 400 km). Un engin idéal pour le voyage au long cours. La sécurité passive apportée par les modèles équipés d'anti patinage et d'ABS, permet au pilote de rouler l'esprit libre.
La qualité de fabrication et le soin apporté à la finition permettent à la Honda de supporter l'épreuve du temps et des kilomètres sans broncher. Une façon de justifier un prix assez élevé à la revente.

Comment la choisir
les points à surveiller

Les Pan-Européan sont par définition des machines qui totalisent beaucoup de kilomètres. Difficile de compter en toucher une qui ait parcouru moins de 50 000 km. La conception du V4 lui permet d'encaisser bien plus sans le moindre frais. L'état de la chaîne de distribution ne pose aucun soucis jusqu'à 75 000 km. la transmission secondaire doit durer toute la vie de la moto. La rampe de carburateurs des modèles 90 est sujette au givrage (sous une température de 7°). Il faut alors installer les réchauffeurs de cuve des modèles ultérieurs pour que tout rentre dans l'ordre. Surveillez les joints spis de fourche, à changer tous les 50 000 (huile : 20 000 km) pour garder toutes les qualités du train avant. comme sur nombre de motos actuelles, les roulements (roues, direction) n'aiment pas l'eau et doivent se remplacer régulièrement (tous les 50 000). Plus qu'une inspection approfondie de la moto, rendue malaisée par le carénage enveloppant, c'est à la lecture minutieuse du carnet d'entretien que vous sélectionnerez « votre » Pan E. ●

Pour

- Moto très fiable
- Vieillit bien (finition et équipement)
- Protection et confort de 1ère classe.
- Souffle du V4

Contre

- Carburation qui givre (modèle 90)
- Protection du pilote jusqu'au modèle 92 (plus de 1,70 m)
- Selle trop haute et glissante (entre 90 et 92)

Le dégoûté

Aucun dégoûté ne s'est manifesté !

L'accro

Michel, Pan-E de 90 (37 000 km):
La ST 1100 est une excellente machine que j'apprécie surtout pour son confort remarquable, son autonomie de près de 500 km, sa protection impeccable, la facilité de nettoyage (tout est carrossé). Les performances, que j'avoue volontiers ne pas utiliser à fond, sont de premier ordre. C'est la meilleure machine que j'ai eue en vingt cinq ans de conduite moto. Pas le moindre problème.

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable haute	Secdem: de 684 à 753 F
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir)
	Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Amortisseur Ar	3 450 F (Fournales)
Silencieux	2 304 F (Marving)

Consommables

Piston, axe & segments	635 F	Réservoir	1674 F
Filtre à huile	63 F	Levier d'embrayage	45 F
Filtre à air	155 F	Clignotant	110 F
Câble de gaz	2 x 150 F	Levier de frein	186 F
Disque d'embrayage	690 F	Echappement	2067 F
Boîtier allumage électr.	2634 F	Rétroviseur	276 F

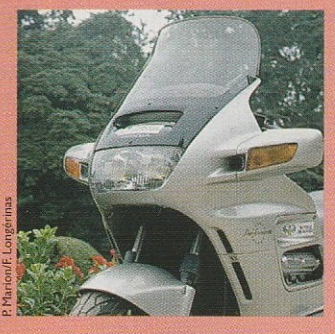
Cote

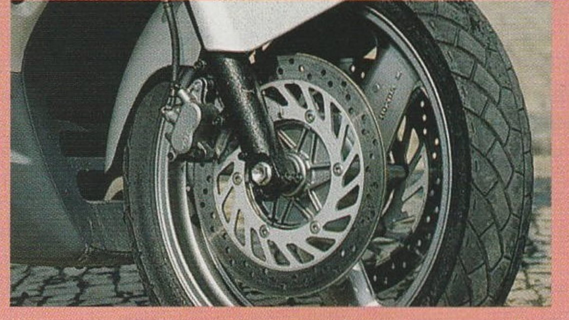
36 15 Moto Mag	
1990	29 800 F
1991	33 000 F
1992	40 000 F
1993	44 000 F
1994	51 500 F
1995	60 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité


P. Marion/F. Longérinas





◄ **La 1100 ST s'examine... sur le carnet d'entretien. De conception très robuste, la machine avoue tout de même des faiblesses au niveau des joints spis de fourche.**

► **Carburation:** sur les modèles 90, vérifiez l'installation d'un réchauffeur de cuve par un agent du réseau (généralement opération prise en garantie).
► **Étriers de freins:** Grandes rouleuses, les ST 1100 sont aussi exposées à toutes les agressions de la route (eau, sel, poussière). Aux premières loges, les étriers de freins avant se grippent régulièrement (axes plus très « flottants »). Attention à la consommation de plaquettes et à l'usure des disques.
► **Alimentation d'essence:** Certains coupe-circuits pendulaires grillent (étanchéité). Du coup, la pompe à essence n'est plus alimentée (et le moteur non plus...). Faire nettoyer et protéger ce coupe-circuit met à l'abri de la panne sèche.
► **Distribution:** La chaîne est à changer au delà des 75 000 km.
► **Roulements:** De roues, de colonne de direction et de bras oscillants, ils sont peu étanches et grippent. Attention aux nettoyeurs haute pression. Traquer les grondements ou points durs.

YAMAHA FJ 1200

En reprenant la réputation de « tracteur » de l'ancêtre XS 1100 au sein de la gamme Yamaha, la FJ se devait de faire mieux. Puissante et coupleuse, précise sur l'angle et confortable à deux, la FJ sait se faire apprécier des « bouffeurs de borne ». Reste à choisir la bonne mouture, parmi toutes celles produites depuis plus de dix ans. Avec ou sans ABS, cet increvable canasson est un engin à sensations.

Le souffle en plus

Historique

La famille des FJ commence en 1984 avec le modèle cubant 1100 cm³. Jusqu'en 1987, 3 658 exemplaires de cette version (moteur « libre » à 125 cv.) ont été vendus. Gagnant 100 cm³, la machine obtient de meilleurs freins (étriers double pistons) et un carénage redessiné pour une meilleure protection. En 1991, elle dispose du premier système de freinage assisté d'un ABS proposé en série par un constructeur japonais.

Cette moto devient alors une vraie GT à part entière. Vendue depuis 1986 à plus de 10 000 exemplaires, elle se trouve à foison sur le marché de l'occasion et fait le bohneur des « roule toujours ». La 900 Diversion et la 1000 GTS n'auront même pas eu la peau de cette fringante FJ, qu'on ne trouve plus au catalogue neuf qu'en version ABS. En 1995, elle a même donné son moteur au Roadster XJR.

Les points faibles

Avec l'arrivée des super-sportives comme la 1000 FZR, les repères ont été boulversés. Ayant commencé sa carrière comme grosse sportive, la FJ a mué progressivement en « sportivo-GT », puis en GT. Sa réputation a suivi les mêmes fluctuations. Utilisée sportivement, elle s'avère trop lourde, limitée en garde au sol et pas assez précise au freinage (266 kg, avec les pleins). Lorsqu'on s'en sert sur long trajet, l'insuffisance de sa protection fait cruellement défaut. Aucune des différentes bulles fournies d'origine ne suffisent à mettre à l'abri des remous d'air les pilotes de plus de 1,80 m. En outre, le passager est très exposé aux projections d'eau. La selle glissante et les repose-pieds trop hauts placés n'arrangent pas son confort. Une consommation flirtant avec les huit litres et l'autonomie un poil trop juste (250 km avant la réserve), n'arrange pas ses prétentions de routière.

Les points forts

Dans tous les cas d'utilisation, la FJ fait l'unanimité sur le registre de la tenue de route, très homogène. Son moteur coupleux à souhait, envoie une franche poussée (un bon coup de pied au cul, quoi !) dès 2000 tr/mn et jusqu'à la zone rouge (à 9500 tr/mn). Son freinage, évoluant selon les millésimes, reste toujours puissant et facilement dosable. En 1988, la FJ hérite des étriers de la FZR et gagne en précision et en puissance. Elle adopte par la même occasion une jante de 17 pouces qui améliore sa maniabilité à faible allure et lors des manœuvres. Cela permet d'ailleurs de chausser la machine en monte pneumatique radiale haute performance. Puis viennent les freins avec ABS (91). La logeabilité de la machine autorise facilement le duo avec armes et bagages, et le confort général satisfait les passagers(ères) de moins d'un mètre soixante-quinze. La

peinture de réservoir et de cadre ne souffre pas de critiques, pour peu qu'on nettoie les projections de sel d'hiver régulièrement.

Comment la choisir

les points à surveiller

Le principal point noir d'une FJ, c'est l'amortisseur arrière. Sous équipée en monte d'origine, la moto perd quelques millimètres de garde au sol dès 10 000 km. La tenue de cap n'est pas altérée avant 35 à 40 000 km mais la moto frotte son collecteur d'échappement dans chaque virage, ou presque. Remédier à ce handicap passe par un réglage du combiné en position la plus dure, puis par l'achat d'un adaptable plus performant.
Le reste de la machine vieillit plutôt bien, aucune pièce ne déclarant forfait prématurément (sauf le collecteur d'échappement !). Les pots d'origine sont d'ailleurs préférables aux adaptables pour garder le même couple.

Le moteur fait preuve de robustesse et atteint 100 000 kilomètres sans occasionner trop de frais. Les FJ sont des motos ayant souvent plus de 40 000 km. Les roulements de roues et de direction sont à remplacer. Au-delà de 50 000 km, la chaîne de distribution doit être changée préventivement. Vérifiez que la corrosion n'attaque pas le dessous du réservoir. Le sabot-moteur exposé aux chocs (trottoirs), risque d'être cassé. ●

Pour

- ▶ Caractère et fiabilité moteur
- ▶ Finition durable
- ▶ Position de conduite
- ▶ Tenue de route

Contre

- ▶ Amortisseur vite rincé
- ▶ Consommation et autonomie
- ▶ Garde au sol limitée
- ▶ Protection insuffisante

Le dégoûté

Simon, FJ ABS de 94 (36 000 km) :
Dès 12 000 km, j'ai dû changer l'amortisseur arrière. C'était devenu une vraie pompe à vélo ! Sur une machine de ce prix, ils pourraient faire un effort de qualité. En ville ou sur autoroute elle a tendance à trop chauffer. En plus la boîte est dure et imprécise, le point mort et difficile à trouver, ou alors on en trouve plusieurs...

L'accro

Jean-Bernard, FJ de 92 sans ABS (64 000 km) :
J'ai choisi cette moto pour son moteur et son look. J'ai fait 35 000 km sans pépins importants. La moto vieillit plutôt bien. La peinture est de bonne qualité, les pots d'origine encore valides et le moteur en super forme. Je compte la garder encore un moment, peut-être jusqu'aux cent mille bornes. En tout cas, je ne vois pas par quoi la remplacer.

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable haute	Ermax : de 540 à 650 F (différentes teintes). Secdem : de 576 à 635 F (trois hauteurs)
Tapis de réservoir	Bagster : entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand : 520 F
Sacoche	Bagster : de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir) Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-paquets	Bottelin : 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier), Givi : 550 F, Jouvin : 590 F
Amortisseur Ar	3450 F (Fournales)
Silencieux	1 908 F (Busso) 1 990 F (Sito) 2 629 F (Jama inox) 2 574 F (Marving)
Ligne complète	4 084 F (Laser)
Kit chaîne	1 294 F (DC). 1100 F (Afam)

Consommables

Piston, axe & segments	522 F	Réservoir	2852 F
Filtre à huile	50 F	Levier d'embrayage	115 F
Filtre à air	254 F	Clignotant	203 F
Câble de gaz	265 F	Levier de frein	62 F
Disque d'embrayage	667 F	Echappement	2570 F
Boîtier allumage électr.	2700 F	Rétroviseur	408 F

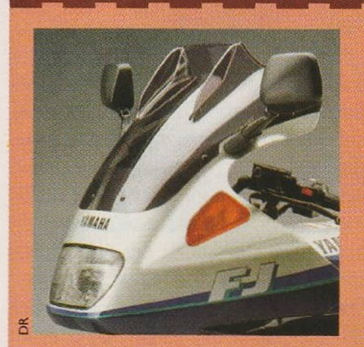
Cote

36 15 Moto Mag	
1990	24 000 F
1991	26 000 F
1992	29 000 F
1993	34 000 F
1994	39 000 F
1995	43 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité



DR





▶ Roulements : De roues, de colonne de direction et de bras oscillants, ils sont peu étanches et grippent. Vérifiez le remplacement sur les motos de plus de 40 000 km.

▶ Sabot-moteur : Accessoire cher (plus de 800 F) et très exposé lors des descentes et montées de trottoirs. Vérifiez qu'il n'est pas fêlé ou cassé et que les pattes de fixation ne sontt pas tordues.

▶ Chaîne de distribution : Pour garder le moteur en bonne santé, il faut changer la chaîne et son patin dès 50 000 km. Scrutez le carnet d'entretien.

◀ Une moto fiable mal servie par un amortisseur arrière d'origine sous-dimensionné. Lui préférer des adaptables. Les pièces vieillissent bien excepté le collecteur d'échappement qui à tendance à frotter dans les virages. Attention aux 4 en 1 montés sans réglages adaptés.



J. Larquier

Diffusées de façon assez confidentielle, les Moto-Guzzi occupent une place bien à part dans la production actuelle. Sur la base mécanique du V-Twin 4 temps transversal, la gamme Guzzi se décline en sport, GT, basique, Trail ou Custom. Même si la finition n'échappe pas aux tares latines, les Moto-Guzzi sont conçues pour rouler loin, longtemps et en toute sécurité, grâce au système de freinage intégral. Une bonne alternative pour ceux qui veulent tenter l'aventure italienne sans y laisser la chemise. D'occasion, les Guzzi sont aussi peu répandues que neuves, et elles s'échangent entre connaisseurs. Attention aux surcotes, et aux vilains canards boudés à cause de leur fragilité.

Il gran turis

Historique

Le premier V-Twin de la marque apparaît en 1934, mais il est monté en long dans le cadre. La vraie grand-mère des Guzzi d'aujourd'hui est la mythique 750 V7 Spécial, V-Twin transversal culbuté, présentée en 1969. Elle incarne la fiabilité et la longévité des motos de Mandello, puisque de nombreux modèles roulent encore aujourd'hui. Elle se présente en routière, grand tourisme (ou « carabinieri ») et sport (présenté en 71 et commercialisé en 72). En GT, c'est la famille « California » (conçue pour les USA) qui reste la référence. Au fil des ans, la « Calif » 850 GT (1974) est devenue 1000 (1981, version II, et 1988 version III), elle a même reçu une petite sœur de 650 cm³, la Florida. Depuis 1992, la California est proposée en 2 versions : injection ou carbus. Lorsqu'on recherche une Guzzi plus adaptée à la route qu'au cruising, c'est dans la famille T3, T4, T5 ou SP qu'il faut piocher. Comme sa cousine de sport, baptisée « Le Mans », la SP est sortie depuis 1978, en 750, 850 et 1000 cm³, en trois versions carénées. Elle n'est plus importée, à l'heure actuelle, qu'en 750. En 1987, la « Mille GT » prend la mode basique au bond. Elle est très coquette (alus polis, chromes, roues à rayons…) et s'appelle aujourd'hui « Strada » (aussi en 750). Une version spéciale, avec guidon bracelets et peinture replica de la 750 S de 74, baptisée 1000 S (1989), est à recommander aux culturistes. Dans la lignée sportive des « Le Mans », Guzzi propose aujourd'hui la 1000 Daytona (4 soupapes par cylindres et injection), et la 1100 Sport (qui garde les « vielles » culasses 2 soupapes). Dans la galerie des curiosités, la 1000 « Convert » (1974) est un must. Ancêtre de la SP, elle n'a pas de boîte de vitesses mais un convertisseur de couple hydraulique. Reste les versions trail du V-Twin Guzzi, représentées dés 1983 par la V35TT et V65TT, puis par les NTX 650 et 750, avant la 1000 « Quota » (1990), seul trail italien à marcher sur les plates-bandes des Elefant (Cagiva).

Les points faibles

Inutile de tourner autour du pot, la finition des Guzzi est l'exemple de ce que les Italiens savent faire de plus déplorable. Principale victime, comme de coutume, le faisceau électrique est bourré d'anomalies, de courts-circuits sous la pluie et de faiblesses. Résultat : le tableau de bord tombe en carafe (jauge, compte-tours électronique, voyants...), les commodos ne commandent plus rien, les ampoules et fusibles se grillent par kilos, l'allumage prend l'eau, le régulateur claque, les bobines pètent et l'alternateur ne charge pas toujours suffisamment (vous en voulez encore ?). La finition des chromes et peintures suit le mouvement, les pots d'échappement se transforment en dentelle, les tubes de fourche mal chromés occasionnent des fuites irrémédiables aux joints spis et les peintures s'écaillent. Autre tare congénitale des Guzzi : elles consomment plus de câbles que toute la production moto mondiale réunie (gaz, embrayage, compteur, compte-tours, freins...). Beaucoup de Guzzistes ont renoncé à la pièce d'origine et adoptent le câble + serre-câble, comme sur les Mobs et au tarif « éco ». Les boîtiers de filtre à air sont peu étanches, et quand la mousse est gorgée d'eau, impossible de dépasser 4000 tr/mn, en attendant que cela sèche. Les aléas de survie de l'usine ont perturbé le suivi des sous-traitants et quelques séries souffrent de roulements fragiles (cardan, roues...), de disques d'embrayage faiblards, de paliers fragiles (vilebrequin) ou de fonderies imparfaites (culasses fendues). Heureusement, la plupart de ces défauts sont corrigés sur une Guzzi d'occasion, par les propriétaires précédents. Charles Krajka, « pape » de la Guzzi en France, affirme que tout fonctionne bien quand on prend la peine de démonter entièrement sa moto pour la reconstruire selon les « bons » plans.

mo

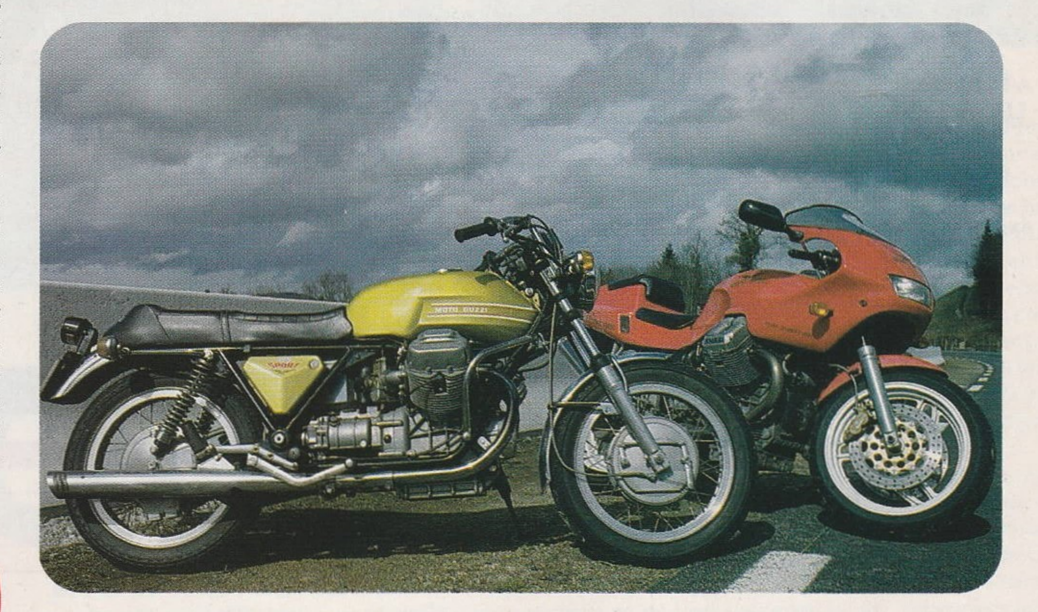
Les points forts

Les Moto-Guzzi sont en béton, tant au niveau moteur que partie-cycle. Elles disputent la palme de rouleuse au long cours avec les BM flat. En duo avec bagages, la Guzzi ne mollit pas et respecte les passagers. La transmission à cardan est douce et solide. Elle sert un moteur bien plein, vivant à tous les régimes et charmeur, quelle que soit sa cylindrée. Un de ces rares monuments qui donne plaisir à rouler, en distillant de « bonnes » vibrations. Les « Guz » de sport savent de quoi elles causent : tenue de route irréprochable, confort et position de conduite idéale, et l'avantage du freinage intégral (disques avant et arrière commandés en même temps, par la pédale ou le levier). La solidité des Guzzi est reconnue par de nombreux side caristes. La moto accepte cet usage contraignant sans broncher ni s'user trop vite, c'est un exploit. L'entretien est un véritable plaisir. La plupart des réglages courants sont effectués sans démontage fastidieux, l'accessibilité mécanique est excellente. La standardisation de la gamme et sa pérennité permettent de trouver toutes les pièces, même pour des machines de plus de dix ans. Les « guzzistes » ont d'ailleurs un tas d'astuces visant à corriger les défauts et faiblesses de certaines versions en piochant dans le catalogue de pièces d'un autre modèle. Les pièces ne sont pas chères et disponibles rapidement, mais certains futés se fournissent en Italie, à moitié prix. Comme au sein de toute marque réunissant des passionnés, le possesseur d'une Moto-Guzzi est très activement soutenu par un club dynamique (Moto-Guzzi Club de France). L'assurance de ne jamais rester bloqué sur un problème mécanique, d'échanger les bons tuyaux et de profiter des meilleurs filons. Dernier point, d'ordre économique : les Guzzis tiennent très bien la (sur) cote à l'occasion, même avec beaucoup de kilomètres au compteur (aspect que seules les Harleys et les BM flat partagent).

▲ La Le Mans a souvent été modifiée par ses anciens proprios (moteur gonflé). Les croisillons de cardan ont d'autant plus tendance à lacher vers 50 000 km.

Comment la choisir
les points à surveiller

Le choix d'une Moto-Guzzi peut se faire selon deux grandes tendances. La plus sûre consiste à rechercher les modèles les plus récents, donc





▲ Par rapport aux mythiques V7 S, les Guzzi récentes comme la 1000 Daytona ont progressé en finition (chrome, circuit électrique...) Mais attention, les Guzzi affichent souvent un fort kilométrage.

◄ La 1000 GT (moteur 1000 Calif) est plus souple pour la ville que sa descendante la 1100 Strada (moteur Le Mans).

L'accro

Jacques, 1000 Le Mans de 90 (67 500 km) : Motos méconnues, les Guzzi sont des motos irremplaçables qui ont besoin d'accoutumance pour apprécier pleinement le plaisir de piloter un gros Twin 4 temps coupleux. C'est dix fois mieux que 100 cv à 12000 tours ! Et en plus, le son d'origine d'une Guzzi, c'est un régal. Pas besoin de mettre des pots bruyants pour avoir de la musique. C'est ma troisième « Le Mans » en 12 ans, dont la première revendue à 128 000 km (si !), et je ne sais pas ce que c'est que de rester en rade sur le bord de la route. Quelques câbles, ampoules, un cardan à 80 000 et un ressort de sélecteur à 98 000. Le démontage-remontage de la boîte dans la journée et avec des outils simples, ça aussi ça compte. bref, ma prochaine moto, Une 1100 Sport !

avec le moins de kilométrage possible. La partie mécanique d'une Guzzi ne nécessite pas d'interventions importantes avant 60 000 km (chaîne de distribution et segmentation entre 60 et 80 000). De plus, la finition s'améliorant avec le temps, les dernières Guzzi sont moins pénibles que celles d'il y a dix ans. L'argument est à double sens, car un modèle de plus de cinq ans aura déjà été « revu et corrigé », donc théoriquement mieux fini et fiabilisé que d'origine. En tout cas, pour un modèle récent, faites justifier la surcote par un carnet d'entretien complet, assuré par un pro de la marque. Comme chez Ducati, il y a les bonnes adresses et les mauvaises, à confronter aux infos dont dispose le Club de marque. Les accessoires sont nombreux sur les Guzzi, et peuvent entrer dans le calcul final. Les autres Guzzi, plus anciennes, ne sont absolument pas des pièges roulants. Une 1000, quel que soit son type et son année, ne descend que rarement sous la barre des 20 000 F. Toutefois, les versions équipées de roue avant de 16 pouces sont à éviter comme la peste. La tenue de route est défigurée, les pneus ne se trouvent plus et le plaisir complètement gommé par l'impression d'être aux commandes d'un Berliet monté sur roulettes. Attention aussi à la série des moteurs à culasse 4 soupapes, très fragiles (Lario 650 surtout). Dernier point important, les modèles 1000 GT équipés de roues en alliage coulé n'acceptent pas les pneus tubeless (corrigé sur les Strada). ●



▲ **1000 Quota. Un trail quasi introuvable en occasion. A réserver exclusivement aux grands gabarits.**

Cote California

36 15 Moto Mag	
1990	27 500 F
1991	30 500 F
1992	35 000 F
1993	41 000 F
1994	44 000 F

Le dégoûté

Les dégoûtés ont déjà changé de marque.

Pour

- ▶ Entretien courant très simple et bon marché.
- ▶ Partie mécanique fiable.
- ▶ Partie-cycle indestructible.
- ▶ Les « bonnes » vibrations

Contre

- ▶ Finition générale lamentable. (tous modèles).
- ▶ Consommation ahurissante de câbles et d'ampoules.
- ▶ Circuit électrique bâclé, engendrant trop de pannes.
- ▶ Surcote (devient un atout à la revente...)

Côté prix

Accessoires

La Calif était équipée en option de bagages d'origine ex-Givi, distribués par moto Guzzi, mais l'accessoiriste a stoppé son partenariat avec la marque. reste à chasser les derniers exemplaires chez les détaillants, car Bottelin n'a rien prévu pour les Guzzi.

Carénage intégral	Strada ou GT : double optique, à peindre : 6 500 F (Chaplot)
Bulle haute	1100 sport : 700 F (Ermax). SP III : 620 F (Secdem)
Silencieux adaptables	2 100 F (Busso)

Consommables

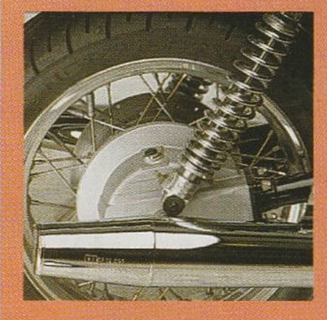
Piston nu	1225 F	Réservoir	7273 F
Filtre à huile	110 F	Tube de fourche	1207 F
Filtre à air	118 F	Transmission complète	2586 F
Plaquettes avant	469 F	Levier d'embrayage	304 F
Câble de gaz	75 F	Levier de frein	626 F
Disque d'embrayage	513 F	Echappement	2 x 2590 F
Jante av.	4183 F	Carénage	8035 F

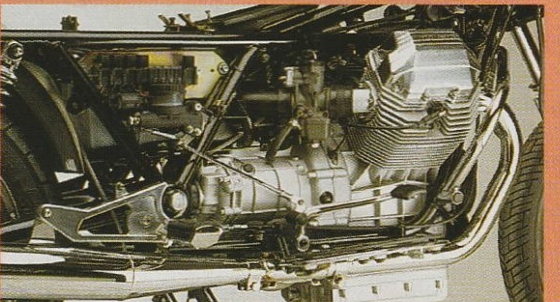
Côté usure – 1000 Le Mans

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											

Mémo à vérifier en priorité

▶ **Les gros V twins Guzzi ont du caractère, du bon avec un couple omniprésent, mais aussi du moins bon avec des câbles et des ampoules qui pètent à répétition. Une Guzzi en parfait état appartient forcément à un propriétaire soigneux.**







S. Caillet

▶ **Cardan :** Pas d'à-coup de transmission (croisillon HS) et pas de grondement sourd (roulement à changer). Tendre l'oreille à partir de 60 000 km. Pas de fuites entre moteur et boîte (joint spi).

▶ **Roues :** Eviter toutes les Guzzi montées en 16' à l'avant (83-86). Attention aux roulements, qui peuvent gripper dès 50 000 km (changer pour des SKF étanches)

▶ **Pots d'échappement :** Se ruinent en 15 000 km, de l'intérieur. Détectable au bruit de ferraille que font les chicanes en balade dans les marmites.

▶ **Embrayage :** A refaire entre 40 et 50 000 km (vérifier les factures).



CONSOMOTARDS

▶ Tests comparatifs

- **Bagages**
  - Sacoches réservoir, cavalières et top cases — n° 99
  - 4 sacoches réservoir spécial trail — 113
  - 13 valises d'origine et adaptables, soumises à la torture — 117
- **Bulles adaptables:** 12 modèles — 122
- **Antivols de disque sur la sellette** — 97
- **Antivols:** 48 antivols testés, 37 rejetés — 126
- **Tests d'alarmes:** 6 alarmes testées — 101
  - 4 modèles — 116
- **Tests pneus:** la vraie longévité
  - Michelin Macadam, - Metzeler MEZ2 - Pirelli Dragon - Bridgestone BT 50 — 114
  - Pneus Avon, Michelin et Pirelli pour super-sportives — 122
- **Pneus sport-GT:** 8 radiaux — 124
- **●0+reins:** origine et adaptables — 107
  - Brembo et Béringer — 114

▶ Entretien

- **Cuir:** 12 produits nettoyants — 113
- **Graisses pour chaînes** — 113-117-123
- **Selles:** guide pratique du sellier — 116
- **Casques:** nettoyants — 123
- **Nettoyage moto:** 40 produits — 125
- **Nettoyants main:** 25 produits — 127

▶ Équipement

- **Bottes:**
  - 7 modèles ville — 112
  - Fieldsheer Kevlar system — 116
  - Mac Brown — 117
- **Combinaisons et ensembles de pluie:**
  - 8 ensemble veste/pantalon — 107
  - 20 modèles testés — 115
- **Cuirs & vestes moto** — 116
  - Sept blousons cuir renforcés — 116
  - Vestes Bering — 117
  - 5 équipements nylon et cuir — 118
- **Gants:**
  - 4 modèles — 116
- **Cagoules, sous-gants, plastrons, combinaisons grand froid** — 115
  - Tout contre le froid — 123
- **Manchons et poignées chauffantes** — 124
- **Casques:**
  - Quinze intégraux — 118
  - 18 casques de 900 F à 3200 F — 127
- **Lunettes:**
  - Compuglass — 117
  - Tout terrain: 2 bottes et 3 casques testés — 112

▶ Réparation

- **Chute:** le prix de la casse — 97

▶ Divers

- **Transport animaux** — 87
- **Décorations d'origine:** très chères — 101
- **Crédit:** 8 banques comparées — 114
- **Camping:** tente Nova — 114
- **Carénages:** adaptables, origines — 120
- **Service Après Vente:** test vérité — 126
- **Achat à l'étranger** — 127

ESSAIS MOTOS

▶ Aprilia

- 125 Rallye — 87
- 650 Pegaso — 88
- Aprilia Classic — 125

▶ Bajaj 125 — 124

▶ Bimota

- 650 BB1 Rotax — 120
- 900 Mantra — 124

▶ BMW

- R 100 R — 86
- K 1100 LT — 87
- R 1100 R — 112

▶ Cagiva 600 Canyon (34 cv) — 126

▶ Ducati 916 Biposto — 114

▶ Harley 1340 Springer — 88

▶ Honda

- 750 Seven Fifty — 89
- 1100 Shadow — 112
- 1000 CBR — 115
- 600 XR Tuning — 115
- 650 Dominator Super-motard — 116
- 900 CBR — 123
- 250 Rebel — 126

▶ Husqvarna 410 SS — 89

▶ Kawasaki

- 1100 Zéphyr — 88
- 600 ZX-6R — 114
- 1000 GTR à toiture — 114
- 1100 GPZ — 114
- KLR 650 — 115
- 600 Eliminator — 117
- 800 Vulcan — 120
- 1100 GPZ ABS — 125
- 750 H2 Métisse — 125
- 750 Zéphyr 2 — 127

▶ KTM 620 Duke super motard — 117

▶ Laverda 650 Sport — 118

▶ Piaggio 125 Skipper — 116

▶ Suzuki

- 1100 GSX-R — 97
- 125 AN — 124
- 750 GSX-R — 124

▶ Triumph

- 900 Thunderbird — 115
- 900 Sprint — 124
- 900/1200 Trophy — 125

▶ Yamaha

- 125 TDR — 99
- 900 XJ S Diversion — 115
- XJR 1200 — 116
- YZF 750 — 118
- 850 TRX — 123
- 850 TDM — 127

COMPARATIFS

▶ Sportives & tourismes

- Kawasaki 500 GPZ - Yamaha 400 FZR — 89
- Moto Guzzi 1100 Sport - 1000 Daytona — 113
- BMW K 1100 LT - Suzuki 750 GSXF — 117
- BMW R1100 GS - BMW R100 RS - Triumph 900 Tiger - Triumph 900 Trophy - Guzzi 1000 Quota - Guzzi 1000 Strada — 120
- Kawa 600 ZX6R - Yamaha 750 YZF - Honda 900 CBR — 122
- Yam 660 SZR - MuZ 660 Skorpion — 125
- Yam 850 TRX - Honda 900 CBR - 1100 Guzzi Sport - Ducati 900 Mostro - Triumph 900 Tiger — 126
- Yamaha 600 YZF - Yamaha 600 FZR - Honda 600 CBR — 127

▶ Basiques & roadsters

- Kawasaki Zéphyr 550-750-1100 — 99
- Kawasaki 500 GPZ — 112
- Suzuki 600 Bandit - Yamaha 600 XJN — 114
- Honda NTV - Muz 660 Skorpion Tour — 116
- Mystic - HD 883 Sportster — 116
- Yamaha 1200 VMax - Ducati 900 Mostro - Suzuki GSX 1100 G - Moto Guzzi 1100 Calif - BMW R 1100 R — 117
- Suzuki 600 Bandit - Suzuki 600 RF — 120
- Triumph Thunderbird Titan/Brookland — 122
- Honda 500 CB - Suz 500 GSE - Yam 250 Virago S — 124
- Triumph 900 Adventurer - Kawa 800 VN — 127

▶ Custom

- Harley 1340 Fat Boy - Honda 1100 Shadow C2 — 118

▶ Trail

- Yamaha 850 TDM - Honda 750 Africa Twin — 97
- Triump 900 Tiger - BMW R1100 GS — 113
- Honda 250 NX - Suzuki 350 DR - Yamaha 600 XTE — 114
- BMW F650 - Suzuki 650 DR — 127

▶ Side car

- Yamaha 900 Diversion + Cobra GT — 116
- Honda 1100 ST Pan European + Saxo — 116
- Honda Pan European/Béringer - Yam 900 Diversion/Kyrnos — 123

▶ Scooters & 125 cm³

- Yamaha SR - Cagiva Roadster - Suzuki GN Honda NX, CM et Spacy - MBK Flame — 115
- Honda 125 Rebel - Piaggio Hexagon — 118

OCCASION DU MOIS

- Yamaha 850 TDM — 113
- Kawasaki 750-1100 Zephyr — 114
- BMW Flat-twin de 600 à 1000 cm³ — 114
- Honda 1000 CBR — 115
- Suzuki 750 & 1100 GSX R — 116
- Ducati de la 600 à la 916 — 117
- Yamaha 600 Diversion — 118
- Moto Guzzi de 650 à 1100 cm³ — 120
- Kawasaki 500 GPZ — 122
- Honda 600 CBR — 123
- Yamaha 750 Fazer — 124
- BMW K75 — 125
- Suzuki 400 Bandit — 126
- Honda 750 VFR — 127

MARTEAU & BURIN

- Vis récalcitrantes — 113
- Vis foirées — 114
- Régler ses commandes — 115
- Graisser pour une longue vie — 116
- Les freins: changer ses plaquettes, purger son lockeed — 117
- Monter un porte-bagages — 118
- Les roues: entretien, réparer... — 120
- Les roulements — 122
- Le refroidissement liquide — 123
- Serrer: ni trop, ni trop peu... — 124
- Surveiller sa consommation... — 125
- Entretien des commodos — 126
- Les crevaisons — 127

BON DE COMMANDE

MERCI DE M'ADRESSER LES EXEMPLAIRES SUIVANTS:

nos commandés	quantité	prix unitaire	TOTAL
		29 F	
		29 F	
		29 F	
		29 F	
		29 F	
		29 F	
		29 F	

❑ M ❑ Mme ❑ Mlle

Nom & Prénom ....

Adresse ....

....

.... Code postal ....

Localité ....

MM HS 0596

Je joins un chèque correspondant au montant des numéros commandés (frais de port et d'emballage inclus) à: MOTO MAGAZINE - COMMANDE D'ANCIENS NUMÉROS - 35, rue des Messiers - 93100 MONTREUIL



Il existe une foultitude de motos disponibles sur le marché de l'occasion pour un prix trés"serré". Elles ont toutes entre dix et quinze ans et sont complétement passées de mode. Au niveau technologique, elles n'ont plus rien à prouver à personne. Les solutions appliquées, tant au niveau moteur que partie-cycle, peuvent être qualifées de vieillotes. Pourtant, ces engins peuvent encore rendre bien des services, à commencer par profiter du plaisir d'être sur deux roues...

Certaines vieilles marmites savent même se rendre attachantes, voire irremplacables ! La recherche d'un tel engin est à réserver aux aventuriers de la clef de douze. Tous ceux qui savent recaler un allumage à vis platinées à la lueur d'un réverbère, avec un couteau suisse et une feuille de papier à cigarette, trouveront leur bonheur au rayon du "troisieme âge"! On murmure même que certaines vieilleries deviendront un jour de vraies bécanes de collection...

Fins limiers, tous à votre jeu de cales !



Rouler en vieille



marmite

HONDA

▶ Trail XLS (250 à 500). Totalement passé de mode. Intéressant si moteur refait.



▶ 900 Bol d'Or. Bonne routière en version F2 carénée.



- 400 CMT
- 400 CBT
- 400 VFF
- 500 VTE
- 500 VTC
- 500 GL
- 500 XLS
- 500 XLR
- 500 FT
- 500 CXE
- 500 Four
- 500 CX
- 500 CX Custom
- 550 Four
- 550 CBX
- 600 XLR
- 650 CXE
- 650 GL
- 650 Turbo CX
- 650 CB
- 750 VF
- 750 CBX
- 750 XLV
- 900 Bol d'Or
- 1000 CBX
- 1000 VF
- 1100 VFC
- 1100 Bol d'Or



◀ CB 400 twin. Tenue de route approximative en duo. Amorto faiblards.

▼ 500 CX. Bien en duo. Etonnament fiable, évitez celles des coursiers.



▲ VF 750 F. Arbres à cames fragiles, à surveiller.

▲ 500 XLR. Des gros monos souvent rincés passés 35 000 km. Prévoir une réfection moteur.



▲ CB 750 F1. De 10 000 à 20 000 F selon état. Moteur à réviser à partir de 80 000 km.



▲ 500 VT. Moins fiable que la 500 CX, elle est aussi moins cotée.



▶ Kilométrage

Quel est le kilométrage maxi tolérable ?

Chercher celle qui affiche le plus petit kilométrage est une évidence. Pour une moto de moins de 500 cm3, viser sous les 50 000 Km et pour une cylindrée supérieure (500 à 1000 cm3, et +), considérer 100 000 Km comme le grand maximum. toutes celles qui ont parcouru moins de bornes sont de meilleures affaires potentielles. Normalement, à ce kilométrage, la machine a déjà subi une grosse révision (segmentation, distribution, carburation, roulements...). Elles devraient pouvoir vous laisser 10 000 à 15 000 kilomètres à l'abri d'autres frais. Les grosses routières s'usent moins vite, sur route ou autoroute, que les citadines (Trails, utilitaires). 80 000 km de longs parcours, pour un quatre cylindre de 1000 cm3, sont moins néfastes que 40 000 km de ville, pour un Twin de 500 cm3. Au fait, avez vous bien vérifié que le compteur fonctionne encore ?

KAWASAKI

▼ GPX 750. Une sportive qui se négocie a des tarifs relativement bas.





◀ 1300 Z. Six cylindres à carbu ou injection. Machine fiable et très recherchée. Rare en dessous de 30 000 F



◀ GPZ 750. Existe en version turbo (très rare et fragile). Elle est réputée pour sa consommation d'huile excessive.

▶ Z 650. Modèle assez fiable. Freinage mis à part, elle supporte la comparaison avec une Zéphir.



BEST OF

550 GPZ
650 Z
750 GPX.ZX
750 GPX.R
750 ZL
900 GPX
1000 J
1000 Z
1000 ZH inj.
1100 ZA
1100 GPZ.ZX
1000 RX
1300 Z

▶ A qui acheter ?

Pour l'achat d'une vielle moto, mieux vaut mille fois s'adresser à un particulier qu'à un professionnel (concessionnaire ou occase). C' est le dernier propriétaire qui détient le plus d'informations concernant l'histoire de cette machine. Peut être dispose t-il d'un carnet récapitulant les interventions et l'entretien qu'il a pris en charge, d'un carton de pièces détachées... Au contraire, les professionnels ne se fatiguent pas pour vendre ce genre de machines, sur lesquelles la marge est faible (voire inexistante). Ils n'assurent aucune révision ni contrôle de l'engin, même sommaire, et ne s'intéressent pas plus à son état qu'à son passé.

▶ Économies :

Attention aux mauvaises surprises !

Les pièces détachées d'une vieille japonaise sont aussi chères que pour une moto récente. Une réfection du haut moteur modélise déjà un budget de 3000 à 5000 F (en moyenne), lorsqu' on



SUZUKI

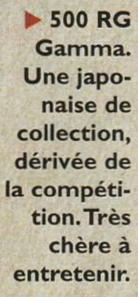


▲ **GS 1000.** Parmi les premières superbikes de la fin des années 70. Fréquemment personnalisée.

▼ **GS 1100 G,** une basique pas chère à cardan. Un moteur très costaud mais une tenue de route approximative.







▶ **500 RG** Gamma. Une japonaise de collection, dérivée de la compétition. Très chère à entretenir.

BEST OF

125 TSX
125 GP
125 GS
125 Gamma
240 TSX
250 TSX
400 GSX.S.F
500 RG
500 GSXE
550 GSE
650 GR
850 GSG
1000 GSG
1000 GSEN
1000 GSGT
1100 GSXE SD
1100 GSX
1100 GSXEZ
1100GSXEF

achète ses pièces dans le réseau de la marque. Privilégier les pièces adaptables peut permettre d' économiser entre 1000 et 2500 F sur la facture finale. Méfiez vous, un moteur refait partiellement (segments, pistons, réalésage, chaîne et patin de distribution, rodage de soupapes...) pète souvent trop la santé pour ses articulations usées. Il n' est pas rare de voir les bielles, le vilebrequin et la boite mollir. Dans ce cas, plus de pitié : posez une grenade quadrillée sous la moto, courir loin et compter jusqu' a dix ! Une réparation complète d' un moteur lessivé coûte au bas mot 6 000 à 8 000 F, soit environ le prix d' une autre vieille « Jap » qui roule encore, elle...

▶ Idéal pour apprendre

La moto de vos rêves pèse plus de deux cent cinquante kilos et vous n'avez encore jamais utilisé un tel bestiau au quotidien, essayez plutôt avec une vieille !
Quand l'engin vous échappera des mains lors d'une manœuvre, ou en béquillant, vous en serez quitte pour une

YAMAHA



▶ 1100 XS en version carénée Martini. Hyper solide mais carburation délicate à régler, surtout avec un 4 en 1.



◀ 600 Ténéré. Etat a vérifier de près. Souvent utilisée pour des raids dans le sable.



▲ 500 XT. Apparue en 76, mythique pour son couple à l'époque. Dépassée en TT.

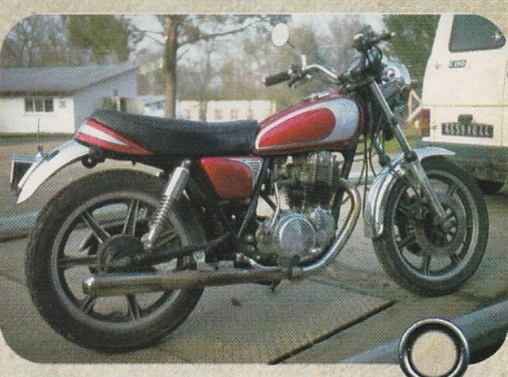
◀ SRX 600. Moteur de 600 XT. Un gros mono de sport amusant.



▶ 600 XJ. Certains la préfèrent à la XJS Diversion moins puissante.

BEST OF

- 80 DTLC
- 240 XT
- 350 RDLC
- 400 XJ
- 500 XS
- 500 XV
- 500 XT
- 600 XJ
- 600 FZ
- 600 SRX
- 650 XS
- 650 XJ
- 750 XJ
- 750 FZ
- 850 XS
- 1000 XV TR 1
- 1100 XS
- 1100 FJ



▲ 500 SR. Toujours produite. Géniale pour la ville et les départementales. Pas de démarreur. Bons jarrets indispensables.

frayeur.
Pas de cauchemar où la belle bécane neuve, même pas finie de payer, se transforme en épave faute de moyens pour réparer.
Six mois passés en apprentissage sur une grosse vieille marmite, c'est une expérience qui s'avère vite rentable.

▶ Solidarité et antiquité

Pour trouver ces vieux engins en bon état de marche, rien ne vaut les conseils des "anciens". Dans un moto club, il n'est pas rare de garder "un os dans un coin", au frais, pour parrainer un "p'tit jeune fauché". N'hésitez pas à parler de vos intentions d'achat, c'est la meilleure façon de se faire proposer un bon plan. Au registre des économies d'entretien, pensez qu'un modèle largement diffusé peut se trouver en plusieurs exemplaires (chacun la même avec les potes, et une en rab pour des pièces). En plus, cela permet de cerner les faiblesses chroniques du modèle pour mieux avertir les autres...

LA LIBRAIRIE

Passion

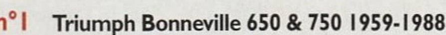
Motoscopie

L' histoire de la moto en format de poche. Une marque, un modèle, un type de moto étudié de fond en comble.
60 pages abondamment illustrées

65F
port compris 14F

- **2 numéros : 120 F**
- **3 numéros : 175 F**
- **55 F le numéro à partir de 4 numéros commandés.**

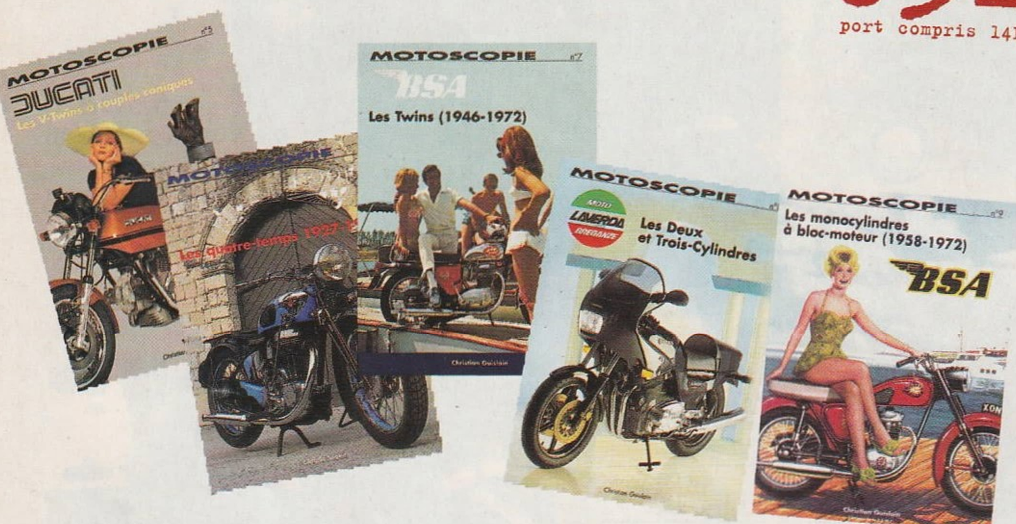
Pour les envois à l'étranger, merci d'ajouter 5 F par numéro



- **n°1** Triumph Bonneville 650 & 750 1959-1988
- **n°2** Moto-Guzzi. Les Twins 1965-1993
- **n°3** Norton Commando
- **n°4** Les trois cylindres Triumph & BSA (Trident et Rocket 3)
- **n°5** Ducati : les V-twins à couples coniques
- **n°6** Motobécane Motoconfort : quatre temps 1927-1989
- **n°7** BSA : les twins 1946-1972
- **n°8** Laverda : les deux et trois cylindres

NOUVEAU

- **n°9** BSA : les monocylindres mono-bloc 1958-1972





Le guide juridique

Guide

Une galère après l'achat d'une moto neuve ou d'occasion, un motociste indélicat, un excès de vitesse ou une infraction contestable, un conflit avec son assureur... Les conseils pratiques pour défendre ses droits, un plus pour « mieux rouler sans se faire rouler » et des lettres-types pour faciliter vos démarches. Indispensable !
100 pages

50F
port compris 12F

BD

L'histoire du p'tit crétin qui voulait une grosse moto

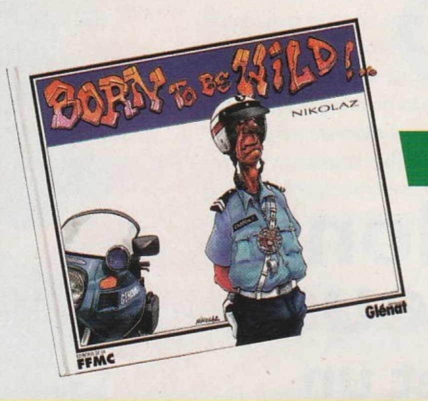
La véritable histoire d'amour de Ptiluc et de sa moto.
Un texte écrit et illustré par l'auteur de Pacush Blues.
72 pages

84F
port compris 15F



MOTO MAGAZINE

BD



80F
port compris 15F

Born to be wild

L'œil acerbe et sans concessions du grand Nikolaz.
64 pages de dessins originaux

À fond la gomme

Un album collectif des meilleurs dessinateurs BD, Margerin (Lucien), Cabanes, Godard, Zep (Titeuf), Filips, Nikolaz, Coyote (Little Kevin), Siné, Ptiluc (Pacush Blues), Fane (Joe Bar Team), Tignous, Larcenet. Les histoires hilarantes de leurs premiers tours de roues à moto.
49 pages



80F
port compris 15F

Zéro de conduite



Un album collectif pour montrer du doigt les comportements stupides des usagers de la route.

65F
port compris 14F

L'Intégral(e)

La compil' des meilleurs dessins de Nikolaz parus dans *Moto Mag'*.
64 pages



80F
port compris 15F



Reliure

Reliure pour deux ans de collection de Moto Magazine.

70F
port compris 12F

BON DE COMMANDE

	Prix unitaire	Quantité	Total
Motoscopie cocher les n° désirés ci-dessous	65 F		
Le guide du motard	50 F		
Le guide juridique	50 F		
Reliure moto Magazine	70 F		
L'album "Born to be wild"	80 F		
L'album "L'intégrale de Nikolaz"	80 F		
L'album "Zéro de conduite"	65 F		
L'album "À fond la gomme"	80 F		
L'abum "Le jeune crétin…"	84 F		

Ci-joint mon reglement de ....F à l'ordre de **MOTO MAGAZINE par**
❑ Chèque bancaire ou postal ❑ Mandat lettre
❑ CB n° |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|
Date d'expiration .... Montant à débiter : ....F
Date & signature

Nom/Prénom ....

Adresse ....

Code Postal..............Ville ....

▶▶▶ **Pour Motoscopie, cocher les numéros désirés :** ❑1 ❑2 ❑3 ❑4 ❑5 ❑6 ❑7 ❑8 ❑9

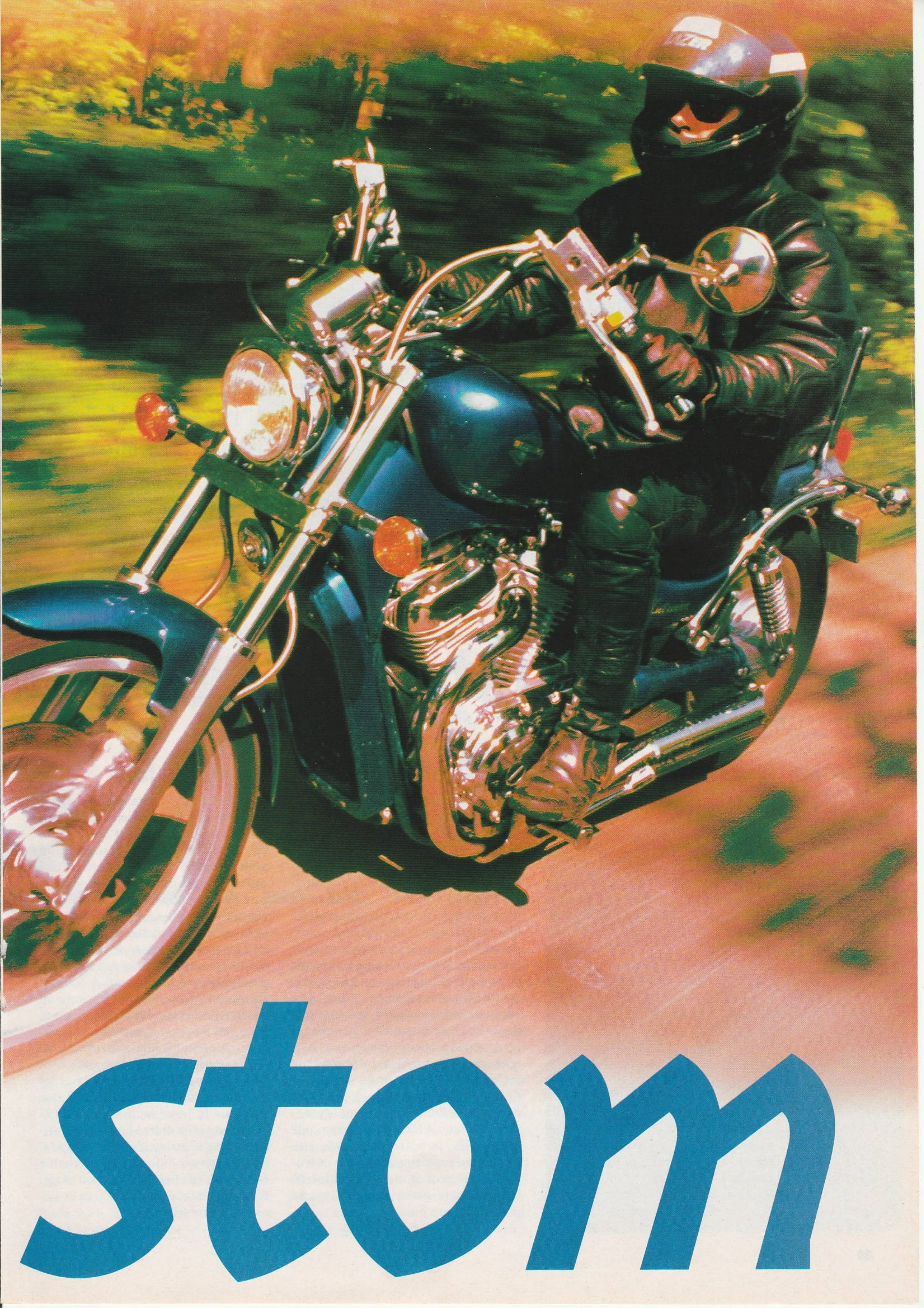
MM HS0596

Merci d'adresser votre règlement à MOTO MAGAZINE - SERVICE ABONNEMENTS -
35 rue des Messiers 93100 MONTREUIL - tel (16 1) 48 58 06 57 - Fax (16 1) 48 58 02 98



Un grand guidon, une selle moelleuse au ras du sol et un moteur bourré de couple. Rouler en custom, c'est d'abord prendre le temps de vivre. Profiter des petites routes qui serpentent dans des coins de paradis. Voir le ciel qui se reflète dans le cuvelage de phare, et le soleil jouer avec les chromes. Le custom est un engin qui s'admire autant qu'il s'utilise. Soyez intraitables avec sa présentation. Difficile d'échapper au bicylindre en V, inspiré par les américaines "originales" et copié par le reste du monde… Tant mieux, puisque c'est le moteur qui se prête le mieux à cet usage "cool". Il assure son rôle de tracteur sans s'user trop vite, et en consommant le minimum. Certains modèles permettent de rouler plus loin que la balade dominicale, grâce à une autonomie décente et un confort acceptable. D'autres sont avant tout conçus pour la frime, et font fi de tout aspect pratique. Cela peut finir par lasser, même les plus endurcis des "Bikers".

Acheter un Cu


stom



M. Ebran

Rescapée de la vague des 125 apparue dans les années 80, la CMT s'impose aujourd'hui comme un classique. Moto de la cité par excellence, elle joue sur sa facilité de prise en main et son caractère paisible et conciliant pour séduire le nouveau motard. Après dix-huit ans de carrière, elle est l'une des motos les plus répandues en France (plus de 30 000). De quoi prendre le temps de choisir la bonne.

Le petit custom utilit

Historique

L'apparition de cette version Custom du 125 bicylindre quatre temps date de 1978. Le porte-drapeau de la marque en petite cylindrée s'appelle la CB 125 twin. Son petit moulin ultra-performant (16,6 cv à 11500 tr/mn) crée la surprise en s'attaquant aux performances des bicylindres deux-temps d'antan (Yamaha 125 RDX, Suzuki GT…), réputés imbattables. Pour entrer dans le moule « doux chopper » de la CMT, il a été dégonflé légèrement (13 cv à 9500 tr/mn) par l'adoption d'un seul carburateur, et couplé à une boîte de vitesses à quatre rapports (longs comme des jours sans pain…). La seule évolution du modèle, hors coloris, intervient en 1982. La petite Honda se voit enfin dotée d'un circuit électrique en 12 volts, ce qui permet de monter un allumage plus performant. Du coup, le kick disparaît définitivement. La boîte retrouve son cinquième rapport (ouf !) mais les freins restent à tambour. Depuis 95, la Rebel reprend le flambeau, avec la même mécanique, encore dégonflée.

Les points faibles

Le petit twin avoue vite ses limites. Même s'il se complaît dans les tours, l'entendre réguler pendant des heures alors qu'on se traîne à 100 km/h, ça use les nerfs. L'engin n'est pas fait pour aller sur la Côte d'azur par l'autoroute (mettez le dans le train !). Le transport d'un passager, le vent contraire ou les côtes trop longues, obligent à rouler en permanence sur le quatrième rapport (en surrégime). La présence de freins à tambour (simple came en plus) à l'avant et l'arrière renvoie dans une autre époque. En ce temps là, les distances de freinage se calculaient avec beaucoup de marge ! Sous la pluie, c'est l'horreur totale, puisqu'il faut d'abord faire sécher les mâchoires avant de ralentir (je n'ai pas dit « s'arrêter »). Le circuit de charge de la CMT est comme le reste : juste suffisant. A force de rouler en code et en ville, la batterie se vide vite (donc s'use rapidement). Inutile de tenter l'aventure d'un modèle équipé en 6 volts et boîte quatre (avant 82), encore plus anémique.

Les points forts

La 125 CM est large d'épaules. Le gabarit imposant rassure le débutant et flatte son ego, d'autant que l'esthétique est très réussie. Elle arrive même à garder fière allure durant longtemps. Les chromes et la peinture ne sont pas encore victime des restrictions en usage aujourd'hui. Ses performances modestes à tout niveau ne font pas que desservir la CMT. De nombreux utilisateurs aiment l'aspect paisible du « bestiau », qui se conduit en toute docilité. Pas de frayeurs au guidon, pas de risques de bloquer une roue, pas de bras arrachés à l'accélération. La petite Honda a converti plus d'un automobiliste, par son coté « bien sage ». En usage utilitaire ou pour les petites sorties dominicales, la CMT joue de sa taille pour facilité le chargement, un vrai baudet ! Le budget d'entretien est à l'image de la consommation d'essence : infime. Pneus, chaîne et garnitures de freins lui font bon usage. Plus économique que la CMT, ça existe, mais sans moteur !

Comment la choisir
les points à surveiller

S'assurer que la moto convoitée est bien postérieure à 82. Elle sera donc équipée en 12 volts et d'une boîte cinq vitesses. Attention, avant ou après cette date, elles sont en tout point identiques d'allure. Fréquemment, la chaîne de distribution des CMT bat trop (claquements) c'est que le tendeur de chaîne n'a pas été vérifié. Si le réglage est en bout de course, il faudra changer le patin. Les motos qui ne roulent que pour des petits parcours s'usent plus vite de ce côté (le petit twin demande un long temps de chauffe) Les silencieux d'origine sont assez fragiles. Leur forme relevée retient la condensation, d'autant que le trou d'évacuation (sur la marmite de tranquillisation), s'obstrue vite de cambouis. Vérifiez qu'ils ne soient pas boursouflés ou percés. A partir de 30 000 km, les amortisseurs demandent grâce, constatez leur changement accompagné de la facture correspondante. Lors de l'essai, surveillez que le tachymètre fonctionne bien, le câble risque d'être cassé (gaine non étanche). Dans ce cas, attention au kilométrage fantaisiste, plus faible qu'en réalité. ●

Pour

- ▶ Mécanique fiable
- ▶ Vieillit bien (finition et équipement)
- ▶ Reine des économies
- ▶ Gabarit confortable

Contre

- ▶ Caractère trop mou
- ▶ Freins anémiques
- ▶ Allumage sous-dimensionné

aire

Côté prix

Accessoires

Pare-brise	Secdem: de 703 à 923 F (selon hauteur)
	National Cycle: 690 F (transparent)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir)
	Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-paquets	Bottelin: 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier),
	Givi: 550 F, Jouvin: 590 F
Amortisseur ar.	750 F (Koni)
Silencieux	800 F (Busso), 490 F (Sito)
Kit chaîne	251 F (DC)

Consommables

Piston, axe & segments	240 F	Réservoir	2863 F
Filtre à huile	24 F	Levier d'embrayage	79 F
Filtre à air	77 F	Clignotant	186 F
Câble de gaz	94 F	Levier de frein	79 F
Disque d'embrayage	297 F	Échappement	2 x 910 F
Boîtier allumage électr.	746 F	Rétroviseur	200 F

La dégoûtée

Isabelle, CM de 92 (13 000 km):
Je trouve que la vitesse maxi n'est pas assez élevée pour faire de la route convenablement. Il manque 20 km/h en pointe pour pouvoir dépasser décemment les camions. Sur le périph, c'est stressant! Par grand vent, la conduite devient franchement désagréable, il faut continuellement rentrer une vitesse pour avancer. ne parlons pas de l'absence de freins (des vrais).

L'accro

Michel, CM de 91 (32 000 km):
J'ai toujours roulé en duo et chargé. J'ai parcouru à peine 1000 km en solo! Je me suis habitué à conduire en ne freinant presque pas. Il faut anticiper, entrer en force en balançant tout dans les virages, sans couper... C'est tout un art de pilotage! C'est une très bonne moto que je recommande, neuve ou d'occase, mais la mienne n'est pas à vendre.

Cote

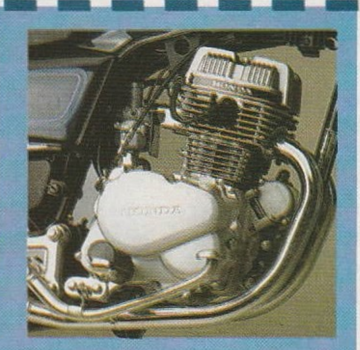
36 15 Moto Mag	
1990	9 000 F
1991	10 000 F
1992	12 000 F
1993	14 000 F
1994	16 200 F
1995	19 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneus avant											
Pneus arrière											
Mâchoires avant											
Mâchoires arrière											
Kit chaîne											

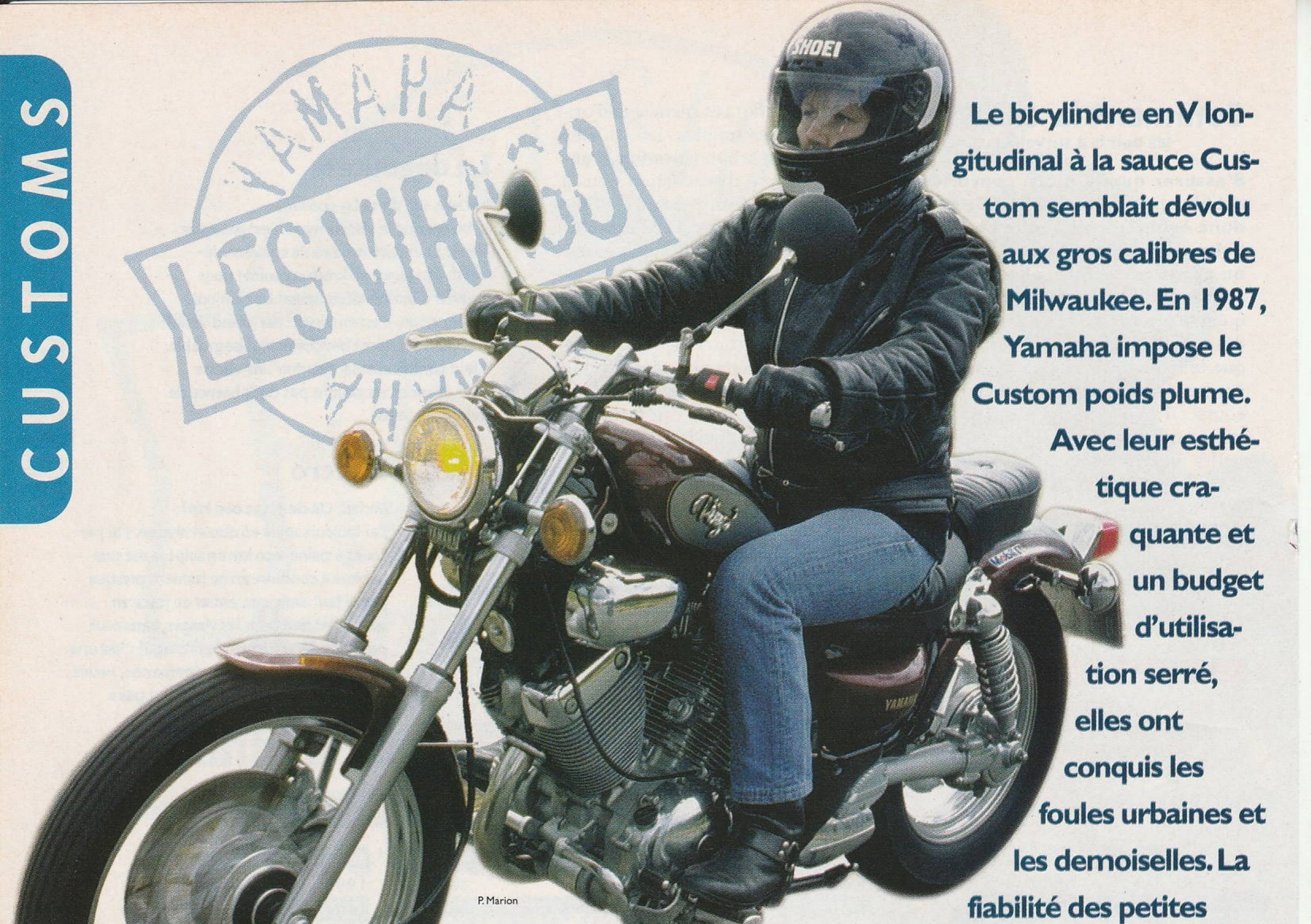
Mémo à vérifier en priorité





◀ Le CMT n'aime pas freiner fort. Ses freins à tambour datent d'une autre époque et sont inefficaces sous la pluie. Limitez les dégats en vérifiant qu'ils sont en parfait état (garnitures, ovalisation...).

▶ **Distribution:** Vérifiez le bon état du tendeur et la périodicité d'entretien. La chaîne ne fait pas plus de 40 000 km.
▶ **Allumage:** Le circuit de charge joue des tours (mauvaise étanchéité). Attention aux démarrages à froid fastidieux qui vident la batterie (plus de kick!)
▶ **Câble de compteur:** La gaine oxydée risque d'entraver le câble, qui finit par casser. attention aux compteurs qui tournent moins vite, ou plus du tout. Risques de kilométrage faussé.
▶ **Pots:** D'origine Honda peut durer s'il ne se colmate pas à l'orifice d'évacuation de la marmite centrale (sous la béquille). A surveiller car les adaptables ne courent pas les rues.



P. Marion

Le bicylindre en V longitudinal à la sauce Custom semblait dévolu aux gros calibres de Milwaukee. En 1987, Yamaha impose le Custom poids plume. Avec leur esthétique craquante et un budget d'utilisation serré, elles ont conquis les foules urbaines et les demoiselles. La fiabilité des petites Viragos souffre des mauvais traitements infligés par quelques tortionnaires. Autant prendre le temps de trouver la bonne.

V-twin modèle réduit

Historique
la lignée des Virago

La 535 est issue des XV 500 et 750 cm³ « Spécial » apparues en 1981, elles aussi motorisées par un V-Twin suspendu dans le cadre, à transmission secondaire par arbre et cardan, comme sur la 1000 TR1 de la même année. Pour la 240, le moteur est placé dans un double berceau classique, le V entre les cylindres se resserre à 60° (contre 70° sur la 535) et la transmission secondaire est à chaîne. Dernière différence : la 240 est équipée d'une roue avant de 18' qui accentue son allure classieuse de « Low Rider » (rase bitume, in french). En 1989, la 535 gagne 5 litres de carburant de plus dans le réservoir et un disque ajouré. La version 95 s'octroie des carburateurs de type « Push-Pull » (avec chambre de tranquillisation à dépression) qui améliorent les reprises à bas régime. Excepté les coloris, la 240 est monolithique depuis sa sortie.

Les points faibles

Seuls les passagers Pygmées tiennent plus de 10 bornes derrière une Virago. Les repose-pieds sont placés beaucoup trop haut et la selle étroite et peu rembourrée aggrave le tableau. C'est le gabarit général de l'engin qui veut cela : à moins de laisser les pieds traîner par terre, impossible de caser sa carcasse à l'arrière de la moto. Sur un plan dynamique, le passager et/ou le chargement de bagages sont préjudiciables à l'efficacité des combinés amortisseurs arrières. Le débattement, juste suffisant en solo, devient limite, et la tenue de route est mise à mal par divers pompages et talonnements. Pour ne rien arranger, les freins acceptent mal cette prise de poids supplémentaire, et le pilote ne dispose plus que de simples ralentisseurs. La commande du tambour (à la pédale) n'est pas progressive, les blocages intempestifs sont légion.
Reste l'autonomie ridicule (surtout en 88 avec 8,5 l seulement sous la selle) A tant vouloir plaire, la Virago en oublie parfois l'essentiel.

Les points forts

180 kilos placés si près du sol, c'est maniable comme un cyclo! (140 kg pour la 240). Tous ceux qui mesurent moins d'un mètre soixante ont enfin une monture adaptée à leur corpulence. En ville, les Viragos font merveille, surtout aux heures de pointe où elles défient les embouteillages comme un bon scooter, en y ajoutant une note très chic (surtout en version Courrèges, recouverte de cuir d'autruche (modèle de série limitée, très rare en occasion). Le moteur de la 535 est très réussi : souplesse et puissance sont au rendez-vous. Il rend la moto « vivante », permet de rouler sur le couple et de tenir une vitesse de croisière honorable (120-130). Celui de la 240, plus modeste en performance pure, n'en est pas pour autant un poumon insipide. Le comportement sur route est honorable, tant qu'on reste dans le cadre d'une utilisation Custom, c'est à dire calme et tranquille. Hormis à deux (voir « les points faibles »), la Virago tient sa trajectoire sans secouer son pilote.

Comment la choisir
les points à surveiller

La tare des Viragos, c'est la finition clinquante mais peu durable. Les machines qui séjournent dehors sont assaillies par la corrosion (soudures de cadre, axe de roues, axe de bras oscillant...). Les pots sont aux premières loges : fuites, boursouflures, chicanes dessoudées. Les 535 souffrent de pannes du robinet d'essence électrique, qui bloque l'accès à la réserve. Problème résolu en 93 par l'adoption d'un nouveau type de vanne. Plus grave : la membrane de carburateur devient poreuse ou perce, à cause du super sans plomb. Les machines difficiles à régler au ralenti ou qui ont des « trous » à mi-régime le doivent à ces membranes défectueuses (1 600 F la paire, tout de même !). Les ailettes de refroidissement du régulateur de tension sont dans une zone d'air trop chaud (coude d'échappement du cylindre arrière) et les composants grillent. L'entretien conditionne la fiabilité de l'engin (vidange pont tous les 15 000 km sur la 535, jeu aux soupapes tous les 20 000, chaîne de distribution neuve à 40 000 km). ●

Pour

- ▶ Petite moto, légère et maniable, surtout en 240.
- ▶ Idéale pour les petits gabarits, les débutants et les filles.
- ▶ Caractère moteur adapté à l'usage Custom.
- ▶ Fiabilité de la partie mécanique.

Contre

- ▶ Finition générale bâclée (corrosion, peinture « mono-couche »...)
- ▶ Circuit électrique défaillant (robinet d'essence, régulateur).
- ▶ Pots d'échappements sensibles à la corrosion.
- ▶ Dégâts du super sans plomb (membranes)

Côté prix

Accessoires

Pare-brise	de 576 F (saute vent) à 950 F (large) Secdem. 750 F (Ermax)
Pare-cylindres	à partir de 650 F (Bottelin Dumoulin)
Fourche	kit ressorts progressifs : 950 F (Hyperpro)
Silencieux	2 322 F (Busso). 2 270 F (535)
	et 2 185 F (240) (SilverTail) 2 540 F (Sito)
Porte-paquet	700 F (Bottelin), 782 F (Tripack)
Porte-bagages	1400 F + valises de 850 à 1 000 F (Bottelin)
	1 602 F (Tripack) adaptable sur 240 et 535
Tapis de réservoir	Bagster : entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand : 520 F
Sacoche	Bagster : de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir).
	Briand : 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)

Consommables – 250 XV

Piston, axe & segments	603 F	Réservoir	2294 F
Filtre à huile	62 F	Levier d'embrayage	94 F
Filtre à air	136 F	Clignotant	275 F
Câble de gaz	125 F	Levier de frein	57 F
Disque d'embrayage	414 F	Échappement	3 435 F
Boîtier allumage électr.	NC	Rétroviseur	190 F

Le dégoûté

Simon, Virago 240 de 93. (12 000 km)
Cette moto est pénible sur longues routes. On cherche toujours une vitesse supplémentaire. En duo, c'est l'horreur, ma copine a même acheté une 4 L, les boules ! La Virago ne résiste pas longtemps à l'usure (deux heures, peut-être), sans parler des défauts de finition (économies sur tout). En plus, le prix des pièces détachées est complètement dingue. Une bête pipe d'admission m'a coûté plus de 500 F, et 650 F pour un régulateur !

L'accro

Emmanuel, Virago 535 de 91 (24 000 km)
A part des difficultés sensibles à démarrer par grand froid, je suis satisfait de ma machine. Elle se révèle idéale en ville, et pour les petits conducteurs comme moi (1,67 m), elle est parfaite. Détail emm... : la béquille latérale est trop courte, il faut faire gaffe en stationnant pour ne pas mettre la moto par terre si celle-ci se replie. Pour faire l'entretien courant sans béquille centrale, c'est la galère.

Cote 250 XV

36 15 Moto Mag	
1990	11 000 F
1991	12 000 F
1992	13 000 F
1993	15 000 F
1994	18 000 F
1995	21 000 F

Cote 535 XV

36 15 Moto Mag	
1990	15 000 F
1991	15 800 F
1992	17 000 F
1993	19 000 F
1994	22 000 F
1995	27 000 F

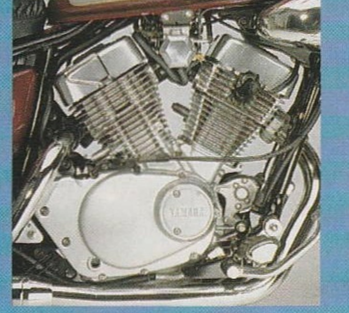
Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneus avant											
Pneus arrière											
Plaquettes avant											
Mâchoires arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité



DR





Virago 250

▶ **Roues :** La mauvaise tension des rayons peut entraîner une mauvaise tenue de cap et des effets parasites (guidonnage, rebonds...). Attention aux roulements qui grippent. (voir bras oscillant et colonne de direction).

▶ **Pots d'échappement :** Son métallique : chicanes dessoudées. Traquez les fuites, visibles au dessous (faut se pencher très bas...).

▶ **Moteur :** Des suintements le long des embases de cylindres trahissent des accélérations à froid et des trajets trop courts pour laisser le moteur chauffer. La consommation d'huile peut approcher 1 litre aux cent ! Mauvaise pioche !

▶ **Circuit de charge :** L'implantation du régulateur le fait surchauffer et griller. Des mécanos l'ont déplacé pour lui donner plus d'air et ça marche, il ne grille plus.

▶ **Carburation :** Les motos, qui ne tiennent pas un ralenti régulier à chaud, hoquettent à moyen régime et ont des retours de combustion dans les pots, risquent bien d'avoir besoin de membranes neuves.

◀ Les deux Virago se différencient, outre leur cylindrée, par leur transmission secondaire : à chaîne pour la 240 (attention à l'usure), à cardan pour la 535 (à vidanger tous les 10 000 km).

LES SHADOW! HONDA

S. Caillet



Le cruising économique

Pour séduire les amateurs de Custom, il ne suffisait plus d'un grand guidon et d'une selle à double étage. Il faut toute la silhouette légendaire des modèles originaux (américains), au boulon près. Après l'arrivée des Suzuki Intruder, Honda suit la danse en 1988. Les deux « Shadow » déclinent le légendaire V-Twin en « Low rider » bien léché. De quoi cruiser sans histoires et pas pour par cher.

Historique

La version de 600 cm³ s'accommode du V-Twin de la Transalp (V à 52 °, 3 soupapes par cylindre). Le moteur a bien entendu été revu dans l'optique d'une utilisation essentiellement urbaine. La puissance maxi est ramenée de 50 cv (à 8000 tr/mn) à 38 cv à 5700 tr/mn. L'admission et l'échappement corrigés dans le but d'une plus grande souplesse, et la boîte de vitesses à quatre rapports au lieu de cinq, donnent à l'engin le mordant de circonstance. Que cela soit en 600 ou en 1100, le refroidissement est liquide, contrairement à ce que laissent présager les ailettes sur la fonderie des cylindres. La 1100 disparaît du catalogue en 90. Elle revient juste liftée en 94, avec un cinquième rapport de boîte qui permet de mieux profiter du gros V-Twin. En 95, apparaît la 1100 « C2 », au moteur calé « comme là-bas » (manetons à 360°). Au guidon, c'est comme le couscous en boîte !

Les points faibles

Le frein arrière manque d'efficacité sur les deux modèles de Shadow. Sa commande peche en précision, ce qui entraîne des dosages approximatifs et donc une tendance au blocage. Ce grief est d'autant plus remarqué sur la 1100, que le simple disque avant paraît limite en situation d'urgence. En regard des prétentions routières qu'offre la 600, l'autonomie est trop réduite et la place, réservée au passager, indigente. La 600 cm³ souffre d'un amortisseur arrière trop raide, et vite dépassé (surchauffe, talonnages, pompages…). Le manque de protection des gardes boues fait des grincheux. Le pilote reçoit toutes les projections de la roue arrière, tandis que la roue avant asperge généreusement la mécanique. Au final, l'étanchéité du circuit électrique aléatoire, et le vieillissement prématuré des traitements de surface (chromes, peintures et vernis) font râler les possesseurs de Shadow. Voilà ce que c'est de rouler sous la pluie avec de si jolis engins !

Les points forts

Les Shadows n'ont pas seulement l'allure de « softail custom », elles en ont l'esprit. Utilisées en balades tranquilles, elles se révèlent même attachantes. Le petit 600 cm³ sait aussi distiller quelques bonnes vibrations, et incite à rouler sur le couple, le nez au vent. En ville, elle se révèle aussi à l'aise qu'un poisson dans l'eau et bien plus élégante ! La 1100 joue dans un autre registre. Son rayon de braquage limité la handicape en milieu urbain. Avec elle, les plaisirs de la balade dépassent les limites du département. Le gros V-Twin, bien que très discret à la conduite, n'en oublie pas l'efficacité. Il permet une vitesse de croisière soutenue, les enfilades sur le couple en cinquième et ne mollit pas avec un passager et des bagages. Sur la version C2, le moteur fait preuve d'une présence beaucoup plus marquée (un POUM tous les deux platanes…). Le parfum rustique des gros vibromasseurs américains est si marqué qu'il faudra faire attention à ne pas confondre.

Comment la choisir
les points à surveiller

Sur les Shadows, comme sur tous les custom, c'est l'usage « sauvage » qui fait des ravages. Non respect du temps de chauffe avant de solliciter la mécanique, conduite en sous-régime constant, élucubrations diverses, mettent à mal la distribution et l'embrayage. Une bécane qui a passé son temps à faire des Burns devant les bistrots peut avoir des disques d'embrayage complètement usés avant 10 000 km. Traquez les frottements suspects en poussant la moto au point mort. Au ralenti, la chaîne de distribution détendue ou en bout de course bat sur le carter (bruit de crécelle). Les deux combinés amortisseurs du 1100 sont à changer à partir de 30 000 km. Vérifiez qu'ils ne perdent pas leur huile, auquel cas il faudra les remplacer (joint spi non démontable). Le reste de la moto supporte bien le vieillissement, sauf en cas d'usage régulier par mauvais temps (corrosion et roulements grippés). Évitez enfin les motos personnalisés, qui dissimulent souvent, sous leur belle peinture à paillette et leurs chromes étincelants, les restes d'une gamelle magistrale. ●

Pour

- Gueule d'amour
- Agréable sur route
- Prise en main facile.
- Économie d'utilisation

Contre

- Autonomie ridicule
- Craint les intempéries (finition)
- Confort rêche
- Passager oublié sur la 600

Le dégoûté

David, 1100 Shadow de 94 (22 000 km) :
La 1100 est une grande déception! Ayant possédé une 600 cm³ juste avant, avec laquelle j'avais parcouru 70 000 km en deux ans sans un problème, je croyais faire une affaire avec le cardan de la 1100. Mais les nippons ont oublié d'y mettre un moteur! Le truc à la place est poussif et très peu fiable (un scandale). Si le 600 sortait avec une courroie, je repiquerai au pot.

L'accro

Laurent, 600 Shadow de 88 (100 000 km):
La mécanique est exceptionnelle. 100 000 bornes passées sans une embrouille, qui dit mieux? A l'entretien, je pense que c'est une des motos les plus économiques. Il n'y a pratiquement pas à la régler : elle tourne toujours rond. C'est un modèle de choix pour les novices, les petits budgets et les friands de la balade. Et alors sur l'esthétique, y'a pas d'autre mot, c'est fabuleux!

Côté prix

Accessoires

Pare-brise	Ermax: 710 F (coul., 50 cm). Secdem: de 576 à 769 F (selon haut.)
Porte-paquets	Bottelin: 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier). Givi: 550 F, Jouvin: 590 F
Amortisseur Ar	3 450 F (Fournales)
Silencieux	2 176 F (SilverTail)
Kit chaîne	921 F (DC)

Consommables

Piston, axe & segments	531 F	Réservoir	3584 F
Filtre à huile	64 F	Levier d'embrayage	46 F
Filtre à air	64 F	Clignotant	176 F
Câble de gaz	66 F	Levier de frein	46 F
Disque d'embrayage	327 F	Échappement	3678 F
Boîtier allumage électr.	3040 F	Rétroviseur	263 F

Cote 600 VT

36 15 Moto Mag	
1990	16 000 F
1991	18 200 F
1992	22 800 F
1993	27 000 F
1994	31 000 F
1995	36 400 F

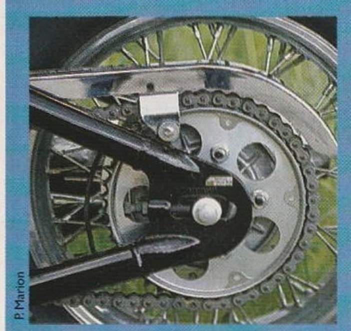
Cote 1100 VTC

36 15 Moto Mag	
1994	46 000 F
1995	52 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneus avant											
Pneus arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité


P. Marion



Shadow 600

◄ La chaîne secondaire de la 600 est équipée d'une chaîne. dommage pour la longévité. Le cardan de la 1100 échappe à ce problème.

▶ **Amortisseurs:** Sur la 600 cm³, la monte d'un combiné adaptable transfigure la moto et la rend enfin confortable. Sur la 1100, surveillez les fuites d'huile éventuelles. ▶ **Corrosion:** S'attaque d'abord au dessous du cadre, aux pattes de fixation du radiateur, aux soudures de colonne de direction et de bras oscillant. Inexistantes sur les motos qui ne roulent qu'au soleil (la peinture ne pâlit pas...) ▶ **Distribution:** La chaîne n'aime pas les brusques changements de température, elle se détend et s'use très vite (15 à 20 000 km). Surveillez son état avant la casse totale (soupapes plantées dans les pistons...) ▶ **Pots:** L'adoption de pièces Custom « trop libres » risque d'endommager les soupapes, et n'est pas autorisée (fiche et n° d'homologation nécessaire).

SUZUKI INTRUDER SUZUKI

P. Marion

Les copies non confo

En gros V-Twin Custom, les américains monopolisent le marché. Puis vint l'« intruse » de Suzuki. Une partie cycle « low-rider » autour d'un bicylindre en V longitudinal, une gueule « comme là bas », avec en prime un degré de finition digne de l'artisanat Custom. Le tout pour presque deux fois moins cher! Une occasion de « cruiser » économique.



Historique

Dans sa livrée bleu métallisé de 1986, équipée de pneus à flancs blancs d'origine, la 750 nargue délibérément les Harley. Les ingénieurs de Suzuki s'érigent en donneurs de leçon sur le plan technique. Leur moteur est refroidi par eau, dispose de 4 soupapes par cylindre et d'une transmission par cardan. La fiabilité érigée comme un argument face à des américaines parfois capricieuses. Gonflé ! Finition hors pair, avec tous les câbles et le faisceau électrique intégrés dans la partie-cycle. La grosse Intruder arrive en 88, avec un V-Twin de… 1360 cm³ (20 de plus, na!) à refroidissement mixte (air au cylindre avant, huile à l'arrière). En 1990, apparaît la VX 800 de route, sur la base du 750 Intruder, qui gonfle logiquement l'année suivante en 800 cm³. « La « trou d'air », c'est une Harley qui casse pas, pour le prix d'un moteur de Harley ! » (Coluche).

Les points faibles

Les Chopper mollissent en utilisation routière. Pas d'autonomie, pas de confort, pas de garde au sol, pas de passager (ou seulement les adeptes du divin Marquis). L'essentiel du budget de « l'Intruderiste » passe donc en consultations de kiné, mais cela n'est plus un secret. Les lacunes de ces machines tiennent en deux points majeurs: durée de vie des amortisseurs arrières (rincés en 1 5000 bornes) et incompatibilité aiguë à l'essence plombée, se manifestant par des post-combustion dans les pots d'échappement. Détail d'importance qui aura tôt fait de ruiner les silencieux. Comme toute moto adepte du « bar à bar », elle n'a pas toujours eu le temps nécessaire de chauffer avant l'accélération « qui décolle le goudron ». Résultat: une distribution et des soupapes mises à mal (calamine, jeu dévastateur…). Au chapitre finition, la selle perd vite son étanchéité, mais peu s'en rendent compte, le Custom c'est fait pour rouler au soleil.

Les points forts

Elle est bêêêêlleu… et sait le rester. La qualité des peintures, des chromes et de la visserie est très supérieure à celle des concurrents, et à l'habitude nippone, la partie mécanique conjugue fiabilité et économie d'utilisation, sachant se contenter du minimum d'essence (entre 4,5 l sur route et 6 l en ville de conso moyenne) et de pièces d'usure pour remplir son office. Il faut dire que ces machines roulent peu dans leur carrière, ce qui en limite l'usure (laissez les chauffer !). Malgré un couple de bulldozer, miss Suzie ne fait pas fondre son pneu arrière avant 15 000 bornes, elle se trouve donc encore souvent en première monte. Pour le reste, l'Intruder fait partie des machines bien nées, tant au niveau freinage que tenue de route. Gardons en tête que toute velléité d'attaque est proscrite, le sens pre-

mier d'un Custom étant de distiller des sensations bestiales de 0 à 80 km/h. De ce coté là, c'est réussi haut la main. Ce moteur en forme de cœur saura séduire le votre !

Comment la choisir

les points à surveiller

Choisir une moto que l'on va passer la moitié du temps à regarder, cela consiste logiquement à la détailler sous toutes les coutures. Pas de quartier pour les traces de chute, même bénignes, il y a assez d'Intruder sur le marché pour en trouver sans rayures. Attention, les peintures perso et autres exercices de style peuvent cacher les stigmates d'une gamelle. Cette machine saisonnière peut avoir souffert de l'immobilité, surveillez bien les durits et pièces de caoutchouc (il faut se pencher et bien scruter tout au fond des chromes), elles peuvent être desséchées, craquelées ou percées. La batterie risque d'être à bout de souffle, sollicitez la plusieurs fois de suite. La garde au sol peut avoir joué de vilains tours, lors de descentes de trottoirs notamment, vérifiez l'intégrité des tubes de cadre, des carters moteurs et des échappement. Enfin, orientez votre choix vers une machine qui n'affiche pas plus de 10 000 km, vous éloignerez d'autant toutes les premières dépenses coûteuses (pneus, freins, amortisseurs). Au fait, prenez le temps de trouver la couleur qui vous plaît ! ●

Le dégoûté

Bernard, 800 Intruder de 94 :
Cette moto est peu agréable en ville, manque de souplesse moteur, et il faut tirer dans les tours si on veut décoller du feu rouge. En plus la boîte de vitesses n'est pas agréable, mal étagée et pas assez précise. Quand j'ai vu la revue technique, je me suis aperçu qu'il faut tout démonter pour la moindre intervention. A part la frime, y'a pas grand chose de bon.

L'accro

Nicolas, 1400 Intruder de 90 :
Tout est soigné et respire la classe. Elle remplace plusieurs motos de route que j'ai eu (750 F2, 900 XJ), et je l'ai voulue pour son moteur plein de couple. Contrairement à ce que l'on croit, il est possible de faire de la route avec, et tous les ans je part en vacances avec. Rhâa lovely !!

Pour

- Fiabilité générale
- Finition de grande qualité
- Cardan inusable
- Consommation réduite

Contre

- Dégâts de l'essence plombée
- Selle éponge sous la pluie
- Garde au sol ravageuse
- Passager (e) maso obligatoire

rmes

Côté prix

Accessoires	
Sacoches cavalières cuir	(déco lacets et conchas) Bagster : 1350 F, Oldstone : de 1 200 à 1 900 F
Sacoche à outils « té de fourche »	Dafy : 250 F, US import : 339 F
Pare-brise	Givi : 650 F, Hein Gericke : 559 F, Jouvin : 495 F
Poignées custom	Streamliner : 245 F, Ness 700 F
Tank panel	Oldstone 535 F
Amortisseurs	2 580 F (Fournales) pour 1 400
Silencieux	1 811 F la paire (Silver Tail)

Consommables			
Piston, axe & segments	2 x 726 F	Réservoir	NC
Filtre à huile	50 F	Fourche complète + tés	10526 F
Filtre à air	153 F	Clignotant	370 F
Plaquettes avant	337 F	Levier d'embrayage	213 F
Câble de gaz	370 F	Levier de frein	190 F
Disque d'embrayage	425 F	Échappement	2144 F
Boîtier allumage électr.	4398 F	Rétroviseur	NC

Cote 1400

36 15 Moto Mag	
1990	27 000 F
1991	28 000 F
1992	30 000 F
1993	35 000 F
1994	39 000 F
1995	48 000 F

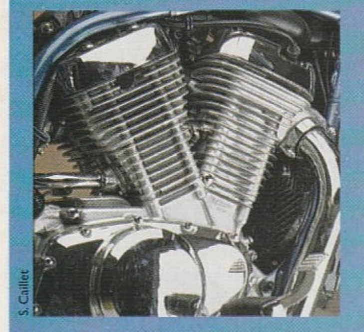
Cote 800

36 15 Moto Mag	
1992	25 800 F
1993	28 500 F
1994	33 000 F
1995	37 500 F

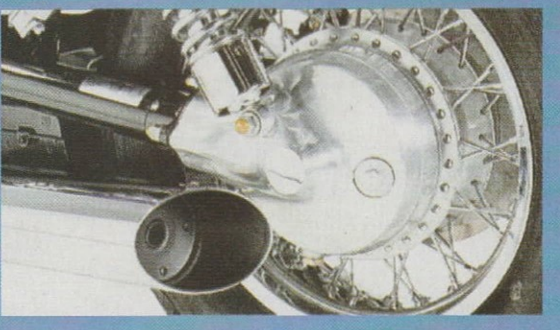
Côté usure

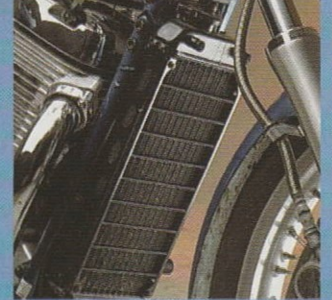
Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											

Mémo à vérifier en priorité



S. Caillet





◀ Le talon d'Achille de l'Intruder : sa suspension arrière. Ses amortisseurs faiblards n'excèdent pas une durée de vie de 15 000 km. Remplacement à budgeter.

▶ **Amortisseurs:** Au delà des 15 000 km, ils sont en sursis (voir fuites d'huile sur la tige). A changer sous peu. Le prix de la moto doit en tenir compte.
▶ **Échappements:** Les phénomènes de post-combustion peuvent avoir cramé les silencieux (à surveiller par la présences d'auréoles jaunes et brunes sur le chrome, associé à un raffut pas vraiment aux normes européennes).
▶ **Dessous :** les descentes de trottoirs peuvent avoir laissé des traces sous l'engin : tubes de cadre et coudes de pots d'échappement beugnés ou écrasés.
▶ **Durits:** Peuvent avoir souffert de l'utilisation saisonnière et des longues périodes d'inutilisation. Risques de craquelures, de fuites. (alimentation, dépression du robinet d'essence, etc.)

S. Caillet

Roadster avant l'heure

Fort de la réussite de la V-Max, Yamaha décline en 1987 le concept de « moto sauvage » en 750 cm³. Neuf ans après, la Fazer est encore au catalogue de la marque. Sous un look ravageur, elle dissimule un moteur au tempérament de feu. La fiabilité est au rendez-vous. Terriblement à la mode, la Fazer fait exploser les cours en occasion. Ne tolérez donc aucun défaut lors de votre achat.



Historique

Le moteur, issu de la sportive FZ apparue au salon 1984, est un quatre cylindres refroidi par eau. Avec ses cinq soupapes par cylindres et son architecture peu banale, incliné à 45°, il joue la carte « techno » à fond. Il fut considéré comme le mieux conçu des quatre cylindres japonais. Par rapport au bloc de la FZ, celui de la Fazer est légèrement dégonflé (87 cv à 9500 tr/mn contre 100 cv à 10500 tr/mn).

En ce qui concerne la partie cycle, la technique est plus classique, voire anachronique. Le double berceau en tube rond et les deux combinés amortisseurs à l'arrière n'assurent pas une tenue de route parfaite à haute vitesse, mais l'ensemble s'avère homogène en usage « tranquille ».

Quelle que soit l'année, la Fazer n'a pas été retouchée depuis sa sortie. Inutile donc de s'évertuer à distinguer un millésime d'un autre, sinon aux coloris !

Les points faibles

« Un saucisson sur roues » : tel est le surnom le plus souvent donné par les courageux qui essaient de faire de la route avec la 750 Fazer. La piètre qualité des amortisseurs arrière, combiné au manque de rigidité du cadre entraîne des louvoiements peu engageants dès 120 km/h. La fourche trop souple, associée à l'effet plongeant occasionné par la roue de 16 pouces, donne lieu à quelques imprécisions de guidage. Le piège vient du fait que le caractère moteur n'incite pas franchement à se traîner en « cruising pépère » sur un Fazer ! Les critiques faites au circuit de freinage sont similaires. Les trois étriers double piston et les disques de 267 mm sont amplement suffisants pour un usage Custom. Mais pour les futés qui repèrent sous le ramage de la Yamaha un petit Dragster, cela devient limite. Les protestations fusent aussi de la place arrière de la Fazer : jambes trop repliées, et selle trop dure et qui glisse. Un joujou d'égoïste, la FZX ?

Les points forts

La Fazer fait partie de ces engins qui ont « du chien ». Elle en profite pour passer plus de temps à se faire admirer qu'à rouler ! Cela permet, comme avec d'autres motos plus typées Custom, de trouver sur le marché des engins au kilométrage exceptionnellement bas (moins de 30 000 km pour les versions de 1987-88). Miss Fazer est la reine de la cité. La légèreté de sa direction, parfois jugée excessive sur route, devient dans ce cadre un atout indéniable. Utilisée presque exclusivement dans cet univers, la Yamaha rallie tous les suffrages. La position de conduite est digne d'une routière classique et le confort général du pilote fait l'unanimité. La garde au sol très correcte et la bonne répartition des masses permettent toutes les fantaisies. La moto est extrêmement maniable en toutes circonstances. Son bouillonnant moteur ne demande qu'à mon-

ter dans les tours, tout en poussant très fort dés 3500 tr/mn. Une indéniable réussite mécanique, qui plus est fiable et peu gourmand (6 l/100 km en ville)

Comment la choisir

les points à surveiller

Identique depuis sa sortie, la 750 Fazer se choisit donc indifféremment quel que soit le crû, de 87 à 95. Le plus important est d'en choisir une « bien fraîche » : entre 20 et 30 000 km maxi. Ainsi, la machine ne nécessite aucune grosse révision et permet de rouler à l'abri des frais durant environ 20 000 km. Les FZX transformées (peinture perso, accessoires divers) peuvent dissimuler une ou plusieurs gamelles. Les motos équipées d'amortisseurs adaptables (Fournales, le plus souvent) possèdent un argument en leur faveur pour faire pencher la balance. Ceux d'origine fuient (joints spis) dès 10 000 km. Vérifiez l'état des pots d'échappement, assez fragiles sur les Fazer qui ne dorment pas au sec (boursouflures, trous, bruits de chicanes...). Autre faiblesse chronique de la FZX : le manque d'étanchéité des roulements (roues, bras oscillant, colonne de direction). Attention aux points durs, grognements ou couinements divers. Dernier point classique sur les motos qui ne roulent pas souvent : la batterie faiblarde qui ne tient plus la charge. ●

Pour

- Fiabilité moteur
- Engin ultra maniable, idéal en ville.
- Bonne finition, durable dans le temps (peinture et équipement)
- Peu gourmande (6 à 6,5 l/cent)

Contre

- Piètre tenue de route au dessus de 120 km/h
- Pneus en dimensions rare (15 ar. et 16 av.)
- Pots d'origine peu résistants
- Roulements non étanches

Côté prix

Accessoires

Pare-brise adaptable	810 F (National Cycle) 750 F (Ermax)
Pare-cylindres	de 490 à 990 F selon modèle (YMF), 650 F (Bottelin Dumoulin)
Porte-paquet + Sissy Bar	à partir de 990 F (YMF)
Amortisseurs	2 640 F (Fournales)
Silencieux	(le jeu) : 3 200 F (Mig) 3 400 F (Marving)
Bagages	sacoches cavalières 1600 F (Bagster) 1400 F (YMF)
Kit chaîne	953 F (DC) 1 266 F (YMF) 1 150 F (AFAM)

Consommables

Piston, axe & segments	4 x 712 F	Réservoir	1542 F
Filtre à huile	60 F	Levier d'embrayage	139 F
Filtre à air	340 F	Clignotant	246 F
Câble de gaz	85 F	Levier de frein	75 F
Disque d'embrayage	6 x 66 F	Échappement	3347 F
Boîtier allumage électr.	3229 F	Rétroviseur	275 F

Le dégoûté

Michel, FZX de 93 (12 000 km):
La Fazer est une moto pour frimer. La protection nulle et la position de conduite tout en avant ne sont pas supportables sur route. Les carbus n'aiment pas la pluie et le moteur a quelques ratés. Les pots et les amortisseurs sont déjà foutus sur ma moto, alors qu'elle dort au garage tout le temps. En plus, la nuit sur petite route, bonjour l 'éclairage ridicule.

L'accro

Jérôme, FZX de 92 (29 000 km):
Pour remédier aux faiblesses de la Fazer, j'ai changé d'abord la paire d'amortisseurs arrière, au bénéfice de Fournales. J'ai ensuite adapté une roue arrière de 850 TDM en 17 pouces. Cette modification, c'est le jour et la nuit en tenue de route en grande courbe et à haute vitesse. Pour avoir plus de mordant au freinage, un maître-cylindre Brembo est très efficace.

Cote

36 15 Moto Mag	
1990	22 500 F
1991	25 000 F
1992	27 000 F
1993	30 000 F
1994	36 000 F
1995	41 000 F

Côté usure

Km	0	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant												
Pneu arrière												
Plaquettes avant												
Plaquettes arrière												
Transmission secondaire												

Mémo à vérifier en priorité


S. Caillet


DR



◀ Dès 10 000 km des fuites apparaissent sur les amortisseurs d'origine. Préférez les motos équipées de modèles adaptables (Koni, Fournales...).

▶ **Batterie:** Testez là en insistant sur le démarreur quelques secondes contact coupé. Si elle faiblit déjà, elle est bonne pour la poubelle (500 F en moins au prix d'achat de la moto!)

▶ **Amortisseurs:** Surveiller les dépôts d'huile sur la tige plongeante. Certains propriétaires en profitent pour opter Fournales, un bon choix.

▶ **Pots d'échappement:** dès 20 000 km, les silencieux des motos qui n'ont pas toujours été garées à l'abri de l'humidité, se pourrissent de l'intérieur et aux extrémités (rouille et boursouflures)

▶ **Roulements:** Allergie des roulements de roue arrière au nettoyeur haute pression ? En tout cas les roulements de la Fazer sont vite hors service (20 000 km). Vérifiez les points durs et grognements (roues, bras oscillant, direction).

DR

L'anti névr

La V-Max, c'est l'irrationnel au quotidien. L'engin est construit autour du gros V4 de 1200 cm³. C'est l'âme du monstre, à tenter de domestiquer. Avec elle, les amateurs de sensations sont servis. A chaque feu, c'est comme un saut à l'élastique! Rouler en V-max est d'abord un coup de foudre, mais il faut pouvoir garder la tête froide lors de l'achat. En effet, son aura la poursuit en occasion, où elle surcote souvent.



Historique

Son apparition sur la scène publique, en 85, créa une émeute autour du stand Yamaha. Beaucoup se demandent alors si l'engin sera en vente libre. La version d'origine, équipée d'un compresseur volumétrique (le V-boost), est donnée pour plus de 130 cv à la roue arrière (version US). Chez nous, les écopes de prise d'air forcé ne servent à rien (bouuh!), mais l'engin reste bestial, même en version atmosphérique limité à 75 kilowatt (100 cv). D'années en années, la belle change de robe. Les connaisseurs affectionnent particulièrement les versions « limited » (89), toutes noires. Seule évolution marquante, en 1993, l'adoption d'une fourche de plus gros diamètre et de nouveaux freins (étriers et disques issus de la 1000 FZR) permettent enfin d'arrêter la Miss dans un mouchoir (un grand mouchoir, quand même).

Les points faibles

Ceux qui la trouvent lourde avaient oublié leurs lunettes le jour de l'achat. Même le centre de gravité très bas ne peut faire oublier les 270 kg de ferraille, en particulier lors des manœuvres. Le freinage des modèles antérieurs à 1993 fait de nombreux mécontents, même si, en usage courant, la carence n'est pas flagrante. Une fois encore, c'est le poids qui est responsable. Les deux combinés amortisseurs arrière sont eux aussi dépassés. Leurs réactions trop rêches sur petites routes mettent à mal le confort, surtout côté passager. En usage intensif, ils surchauffent vite et rendent la tenue de route plus floue (pompages, défauts de guidage, délestages…), sans toutefois que cela devienne dangereux. Sur route, l'autonomie ridicule (120 à 140 km) et l'absence de toute protection écourtent le plaisir. C'est la rançon de la « gueule d'atmosphère »!

Les points forts

Au quotidien, l'énorme Yamaha sait aussi redevenir une moto. La balade tranquille est à sa portée, même à deux et avec bagages. Le V4 regorge de couple sur tous les rapports, rien ne l'arrête. Les comparaisons élogieuses ne manquent pas pour louer son tempérament: un tracteur, une locomotive, une fusée… Et tout cela sur deux roues! Ce moteur qui recueille tous les suffrages pour son caractère, sait aussi se montrer sobre (7 à 8 litres sur route) et économique, surtout couplé à la transmission par cardan. La boîte de vitesses fait mentir la tradition qui veut que Yamaha ne construise que des boîtes dures. Elle est bien étagée et très douce. Le gros convertisseur de couple joue ici un rôle capital. L'ensemble de la machine est traité avec un

soin inhabituel pour la production nippone. Que ce soit mécaniquement ou au niveau de la finition, elle ne prend pas une ride, sauf si on la brutalise.

Comment la choisir
les points à surveiller

Les V-Max se vendent souvent 10 % et plus au-dessus de leur cote officielle. Dans ces conditions, il convient de n'orienter son choix que sur un modèle strictement d'origine (customisations diverses à fuir) et régulièrement entretenu (carnet d'entretien à l'appui). Les modèles de 86 à 89 souffrent de membranes de carburateurs qui deviennent poreuses et suintent (c'est l'âge...). L'avarie peut entraîner des ratés inquiétants, par défaut d'alimentation sur un ou plusieurs cylindres, et coûte très cher (970 F la membrane !). Soyez attentif aux claquements sourds dans la transmission, lors des reprises à bas régime. C'est le signe d'un cardan agonisant, qui peut rompre d'un instant à l'autre (ah, la magie des burns sauvages...). Le lanceur de démarreur peut donner des signes de fatigue : s'il tourne quelques instants à vide au lancement, il est rincé. Dernier point d'ordre légal : les « vraies » V-Max sont interdites sur notre territoire national (défaut d'assurance et de permis). Fuyez donc tous les engins « kités », d'autant que certaines transformations (pièces italiennes) rendent le moteur fragile. ●

Pour

- ▶ Mécanique fiable et économique si respectée.
- ▶ Finition qui résiste au temps.
- ▶ Caractère « de V8 »

Contre

- ▶ Autonomie ridicule
- ▶ Cardan fragile en cas de mauvais traitements.
- ▶ Choix de pneus limité (ar. en 15')

ose

Côté prix

Accessoires

Pare-brise	Ermax: de 640 à 950 F. Secdem: de 548 à 769 F (selon hauteur)
Amortisseur Ar	2 580 F (Fournales)
Silencieux	2 640 F (Marving). 3 370 F (Sito) Supertrapp: De 2 500 à 5 500 F

Consommables

Piston, axe & segments	**602 F**	**Réservoir**	**1108 F**
Filtre à huile	**45 F**	**Levier d'embrayage**	**88 F**
Filtre à air	**380 F**	**Clignotant**	**227 F**
Câble de gaz	**58 F**	**Levier de frein**	**85 F**
Disque d'embrayage	**6 x 75 F**	**Échappement**	**5336 F**
Boîtier allumage électr.	**5043 F**	**Rétroviseur**	**173 F**

Le (presque) dégoûté

Christophe, V-max LTD de 89 (25 000 km):
La tenue de route est précaire sur mauvais revêtement et sur le mouillé. Il vaut mieux anticiper que d'être obligé de freiner d'urgence, mais malgré tout ce qui a été dit, elle s'arrête. Le passager est très mal loti, à cause d'une suspension sèche et d'un strapontin un peu raide. Mais il reste une super moto avec une gueule d'enfer et un moteur de fusée.

L'accro

Bruno, deuxième V-Max en 92 (16 000 km):
C'est la seule moto de type Custom capable de faire de la route malgré une autonomie faible. Il faut une pointe de masochisme pour vouloir rouler vite longtemps. Le couple est démentiel et le look indémodable. J'ai installé un double Brembo flottant avec étrier 4 pistons et durits aviation: le top. A mon avis seul le modèle US peut prétendre à la gloire que connaît cette moto. Mais les technocrates nous ont castré...

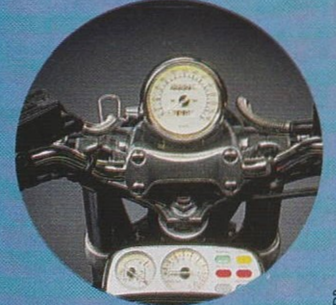
Cote

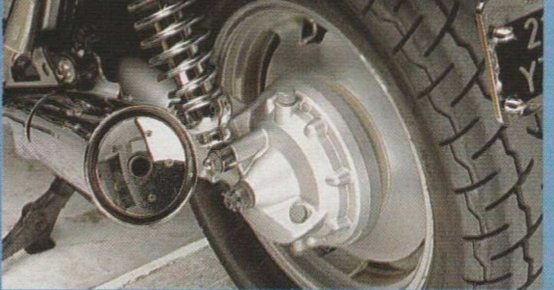
36 15 Moto Mag	
1990	31 000 F
1991	34 000 F
1992	37 500 F
1993	44 000 F
1994	52 000 F
1995	56 000 F

Côté usure

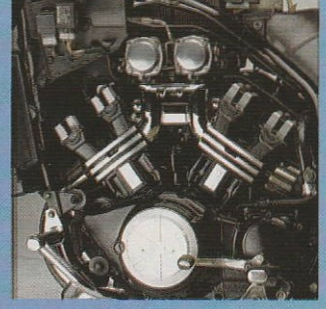
Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Amortisseur											

Mémo à vérifier en priorité





DR



◀ **Souvent malmené, le cardan a du mal a digérer le couple du moteur. C'est la partie sensible de la bête. Fuyez ventre à terre les adeptes des « burns ».**

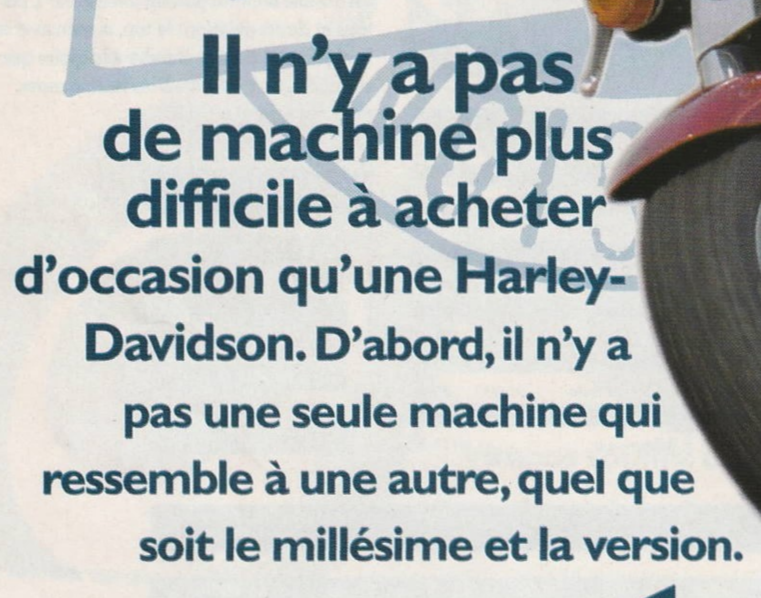
▶ **Préparation : Attention aux versions originales, avec le V-Boost, non homologué. Les pièces de « kit » sont néfastes à la mécanique, en plus d'être illégales.**

▶ **Démarreur : Par pressions brèves sur le bouton, vérifiez que le lanceur du démarreur ne tourne pas dans le vide. Sur plusieurs machines, cette pièce a été changée. Voir facture.**

▶ **Cardan : Les claquements lors des reprises (essayez en 5 ème à 30 km/h), sont annonciateurs d'une casse. On peut s'assurer de l'absence de jeu dans la transmission à l'arrêt, en tournant la roue à la main avec une vitesse enclenchée.**

▶ **Roulements : de roues, de colonne de direction : Ils souffrent des facéties de Miss V-Max (wheelings, burns...). Traquer les grondements ou points durs.**

▶ **Carburateurs : Les membranes qui deviennent poreuses occasionnent des trous à l'accélération, des problèmes d'alimentation au démarrage ou au ralenti.**



S. Caillet

Il n'y a pas de machine plus difficile à acheter d'occasion qu'une Harley-Davidson. D'abord, il n'y a pas une seule machine qui ressemble à une autre, quel que soit le millésime et la version.

La ruée ver

Une Harley de « série » est aussi rare à trouver qu'un modèle 750 SV de 1947 (version police). Le contexte ultra subjectif qui entoure la marque ajoute du piment à l'affaire... Certains perfides en profitent pour glisser au passage que le rêve n'a pas de prix. Rouler sur un V-Twin américain, c'est comme changer de galaxie. Il faut changer radicalement sa façon de conduire (ça racle) et de se garer (ah, le vol!). Soigner aussi la façon de se saper (franges non obligatoires), de penser (Il y a les « MC » et les autres) et de compter (US dollars, only). L'achat d'une Harley d'occasion est donc un plongeon dans l'irrationnel. Pour amateurs avertis et fortunés.



J. Larquier

◄ Modèle très diffusé, la 883 est la HD la plus abordable en occasion.

▼ Etouffés par les normes anti-bruit, les pots sont souvent (trop) libérés. Attention aux soupapes qui grillent.

Historique

Tout le monde a déjà vu la photo de la modeste cabane en planche où William Harley et Arthur Davidson donnent naissance à la première motocyclette de la marque, en 1903. Il s'agit alors d'un monocylindre. Le premier V-Twin à 45° est présenté en 1909, en même temps que la firme Pierce Arrow présente la première quatre cylindre américaine. La bataille est rude sur le marché américain qui compte alors plus d'une dizaine de marques. Le choix du bicylindre en V, influencé par la mode de l'époque et les succès (commerciaux et en compétition) des motos européennes (Alcyon, René Gillet...), s'avérera le meilleur. Motos trop chères à entretenir, capricieuses ou fragiles, les « 4 en ligne » de la concurrence se font tour à tour écraser par les Harley-Davidson. L'ensemble des marchés publics lui sont réservés, fiabilité oblige. Aujourd'hui, en attendant l'hypothétique retour d'Indian, il n'existe plus qu'une marque de moto aux USA. Les machines sont réparties en familles en fonction de leurs moteurs. L'appellation fait référence à la forme des caches-culbuteurs. Tout commence par les « Flathead » (forme plate), sortis de 1929 à

s l'or

35. Ce moteur équipera toutefois les servi-car (tricycles) jusqu'en 1974. Viennent les « Knucklehead » (carter en forme de poing), à partir de 1936 et jusqu'en 1947. Les « Panhead » (en forme de gamelle) prennent la relève de 1948 à 66, et les Shovelhead (en forme de pelle) suivront la danse du V-Twin de 1967 jusqu'en 1984. Deux ans durant (67-69), un mutant au bas moteur de Panhead et haut moteur de Shovelhead assure la transition, il est logiquement appelé « PanShovel ». Depuis 1984, c'est le moteur « Evolution » qui équipe l'ensemble des Harley. Cette dénomination n'est pas usurpée. C'est bien depuis que les motos de Milwaukee en sont équipées qu'elles sont devenues fiables. Toute autre ébauche de classification des motos produites par H.D., par type de partie-cycle, degré de finition, cylindrée ou autre prendrait aisément le volume d'un annuaire téléphonique. Aujourd'hui, l'« Evo » est décliné en trois cylindrées (883, 1200 et 1340 cm³) et près de 20 versions.



Les points faibles

Le talon d'Achille des HD, tous modèles confondus, c'est le freinage. Si l'on n'utilise pas le moteur pour ralentir (efficace à condition d'enrouler), il n'est pas question de solliciter les freins comme sur une autre moto. Les limites sont très vite atteintes (attaque, mordant et puissance), et des phénomènes parasites viennent encore ternir le tableau (surchauffe, fading...). Il est d'ailleurs significatif de constater que le circuit de freinage est le premier aspect modifié par les adeptes de la marque. Entre ceux qui « envoient un recommandé aux freins avant de tirer le levier », et ceux qui usent « deux paires de plaquettes pour une paire de Santiags » (sic!), il y a de quoi s'inquiéter. En tout cas, mieux vaut être prévenu avant d'enfourcher un tel engin. La garde au sol des 1340 est très limitée, mais il faut s'être trompé de moto pour s'en plaindre ou s'en étonner. Les séries de Sportster à boîte de vitesses à quatre rapports ont eu quelques déboires. C'est le pignon de 3e de l'arbre secondaire qui mollit en premier, mais il peut entraîner ses voisins de palier dans la panade. En principe, le SAV Harley reconnaît la casse comme résultant d'un vice de fabrication. L'énigme, c'est que toutes les « boîtes 4 » ne cassent pas. Dernier sujet de mécontentement général : le circuit de charge et la batterie. Soit le régulateur n'assure pas sa fonction, et donc détruit la batterie (surcharge ou « fuite de courant ») ; soit les vibrations dessoudent les plaques et mettent la batterie en court-circuit. En été, la proximité du réservoir d'huile (qui fait office de support de batterie sur certains modèles) n'arrange pas la longévité de cet élément. En voilà pour les aspects matériels, reste le poids de l'image. Il n'est pas évident de trimballer continuellement le mythe sur le porte-bagages. Entre les attroupements de badauds



S. Caillet

▼▼ Une HD se définit aussi à ses chromes. Tant mieux, ils sont de bonne qualité, tout comme la peinture.



P. Marion

à chaque fois qu'on va chercher le pain, les autres motards qui n'adressent plus la parole aux « surhommes » et les taxeurs de tout poil qui ne vous voient plus qu'en forme de portefeuille, l'existence du « Harleyiste » n'est pas de tout repos. Sans compter les risques de vol, multipliés par dix.

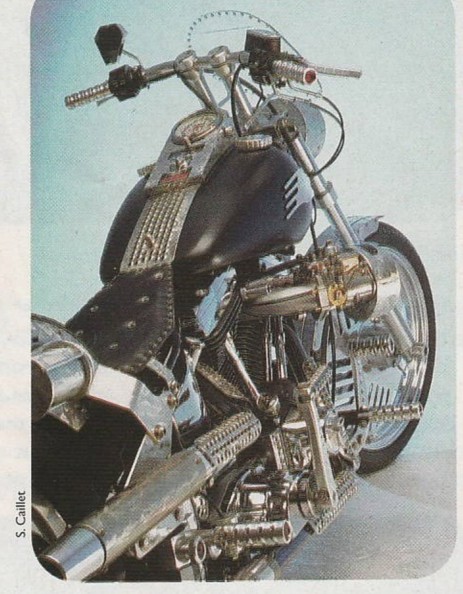
Les points forts

Les Harley ont traversé les âges sans changer grand chose au concept initial: un engin fait pour avaler les longues lignes droites dans un maximum de confort, avec des composants mécaniques simples, surdimensionnés et fiables. Les Twins étant très sobres, quelle que soit la cylindrée (4 l/100 pour les 883, un demi de plus pour le 1200, et à peine 7 l/100 pour les 1340), ils s'imposent donc comme bouffeurs de bornes imperturbables. La finition générale est un bon cran au-dessus du reste de la production motocycliste, même si certains modèles « bas de gamme » sont



J. Larquier

▲ **Depuis les moteurs « Evolution », les Harley sont devenus fiables et peuvent faire de bonnes routière.**



S. Caillet

◀ **Les Harley n'expriment leur véritables nature qu'une fois transformé .A la revente leur valeur peut atteindre des sommes astronomiques**



▶ **1340 Springer Heritage. Une édition limitée qui s'échange au prix fort avec sa fourche façon « vintage ».**

P. Marion

◀ **L'allumage renforcé de type Accel n'offre de bonnes performances que sur un circuit électrique en bon état.**

sommairement et chichement équipés (pas de cache-batterie, réservoir minuscule, circuit électrique apparent…). Les Harleys vieillissent en tout cas très bien (peinture excellente, pas de corrosion, traitement des alus résistant), on peut même dire qu'elles se bonifient avec l'âge, comme le bourbon dans son fût de chêne… La transmission secondaire des 1340 se fait par courroie crantée. C'est l'une des atouts de la marque. Elle allie la fiabilité du cardan aux avantages de la chaîne (faible poids, peu d'inertie), et ne demande quasiment aucun entretien (tension ou graissage). Les possibilités de chargement des « grosses » sont illimitées (sacoches, sissy-bar, porte-bagages, fourche…) et le gabarit des occupants importe peu. Le moteur emmènera ses trois quintaux de viande et de bagage sans mollir. En revanche, les « Sportster », 883 ou 1200, sont plutôt destinés aux accros du Slim-fast (si t'as pas un p'tit cul, tu ne monteras pas derrière, Simone !). Au chapitre du comportement routier, pas de mauvaise surprise. Les Sportsters se comportent comme une machine classique (tenue de route, freinage) tout en imposant un caractère moteur velu. Les 1340, une fois « libérés » (admission, échappement), sont plus vifs à piloter, même s'ils ne sont pas au sommet de leur art dans la montée du Ventoux ou les virolos de Lozère. Reste l'essentiel: « Harley the best, fuck the rest ! » (traduction - édulcorée -: y'a pas mieux!).

Comment la choisir

les points à surveiller

Le choix d'une Harley-Davidson d'occasion est fonction de l'utilisation présumée de l'engin, et des aptitudes à la mécanique de son pilote. Les plus aguerris peuvent chasser le « Panhead », voire le « Knucklehead ». Si ces machines ne souffrent pas de tares congénitales, elles sont toutefois moins fiables que les modèles actuels. Leur conduite demande beaucoup de savoir-vivre (merci les burns…), et l'entretien exige un biker assidu et méticuleux. Depuis l'avènement du moteur Evolution, les HD se sont civilisées. Elles sont devenues faciles d'emploi et fiables. Ce sont ces modèles qui, en occasion, recueilleront les suffrages du néophyte. Ceux qui veulent de la garde au sol sur l'angle n'ont qu'une solution: opter pour un Sportster. Dans ce cas, il faut s'orienter de préférence sur les modèles à boîte de vitesses à cinq rapports. Ceux qui veulent la transmission secondaire par courroie chercheront les modèles équipés d'origine, les kits ne présentant pas la même fiabilité et pechent par le suivi en pièces détachées. A l'intérieur du clan « 1340 », les machines les moins

déroutantes à conduire sont les « Dyna », avec cadre amélioré (poutre supérieure et moteur flottant), produites depuis 92. Elles permettent une utilisation plus conventionnelle que leurs cousines « Softail », résolument orientées Custom. Quant aux « Electra », elles symbolisent la démesure des USA à elles seules. Machines taillées pour un « Coast to coast », elles sont un peu à l'étroit partout ailleurs. A moins de circuler à 99 % sur les « Highways » de la CEE. Les « Evos », toutes cylindrées confondues, sont exemptes de soucis. Traquez toutefois les moteurs qui ne tiennent pas le ralenti. Certains moteurs « sévèrement burnés » sont mis en régime accéléré pour cacher la misère lors de l'essai. Vérifiez enfin les papiers, et fuyez les modèles « Import US », trop souvent fait d'un puzzle de bric et broc pour ces naïfs de « frenchies ». La méfiance est également de rigueur aux abords d'un « Chopper » ou « Custom » sur mesure.

Pour

- Harley = investissement
- Fiabilité des modèles « Evo »
- Finition « inox », encore inégalée.
- « Vibration-thérapie » efficace

Contre

- Boîtes fragiles sur Sportster 4 vitesses.
- Circuit de charge de batteries parfois récalcitrant
- Modèles souvent bidouillés et alourdis de babioles
- Surcote inégalée, valable à la revente (voir « Pour »)

L'accro du 1340

Gilles, FXR 1340 Super Glide de 92 (30 000 km):
C'est un engin conçu pour enrouler au couple, cool. Ceci évite la fatigue du pilote, préserve la machine et permet d'apprécier la route. Dans un but de meilleur confort, j'ai ajouté plusieurs éléments: pare-brise, repose-pieds « autoroute », porte-bagages, sissy-bar, sacoches. Avec cela, on peut partir en balade à deux en toute quiétude. Le plus gros reproche vient d'ailleurs de la passagère, qui subit une surchauffe importante du pied droit, placé juste au-dessus des deux sorties des pots d'échappement. Tout le monde braille sur les freins, mais moi je les trouve suffisants pour la conduite « HD ».

Côté prix

Accessoires

Il n'y a pas de motos plus choyées par les accessoiristes que les Harley, même la marque s'y est mis, avec un catalogue à faire frémir la Redoute (plus de 500 pages!)

Réservoir d'essence 13 litres	Sportster: 100 F (CCI)
Pot	Supertrapp 2 en 1 Inox pour Sportster: 400 F
Selle cuir	déco flammes pour 1340: 300 F (Corbin)
Commandes avancées	pour tous modèles de 1340: 2 500 F (XL)
Sacoches latérales en cuir	4 à 7 000 F la paire (Sanna)
Sac polochon de selle	1 000 F (Bagster)
Allumage renforcé « Méga fire »	1 500 F (Accel)

Consommables

Piston, axe & segments	NC	Réservoir	2600 F
Filtre à huile	80 F	Té fourche inférieur	2240 F
Filtre à air	271 F	Clignotant	380 F
Plaquettes avant	600 F	Levier d'embrayage	375 F
Câble de gaz	94 F	Levier de frein	375 F
Disque d'embrayage	1600 F	Échappement	1300 F
Garde boue av.	1750 F	Marche-pied	860 F

Le dégoûté

Aucun dégoûté dans nos fichiers, depuis l'apparition des moteurs *Évolution.*

L'accro du Sporster

Alain, XLH 883 de 87 (187 000 km) :
C'est une excellente moto, bien rentabilisée en 8 ans puisqu'elle conserve un prix à la revente très honnête. Elle s'acquitte sans mollir des trajets journaliers, toute l'année, mais devient fatigante sur longues routes (au delà de 400 km). Le moteur pète la santé, le seul vrai problème, qui m'a demandé un réalésage à 85 000 km, est venu de l'incompatibilité avec l'essence sans plomb finlandaise (cylindre arrière glacé). Elle démarre au quart de tour et supporte très bien de cruiser à 160 km/h (beaucoup mieux que le pilote!).

Cote 883

36 15 Moto Mag	
1990	25 000 F
1991	26 500 F
1992	29 000 F
1993	34 000 F
1994	40 000 F
1995	44 800 F

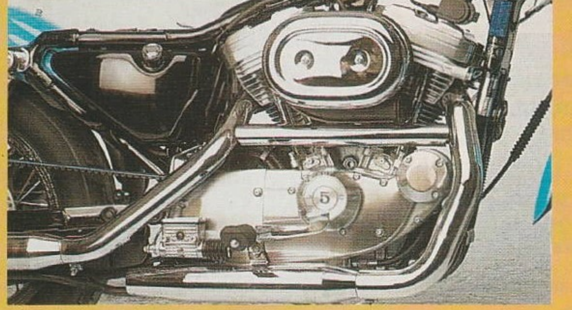
Côté usure

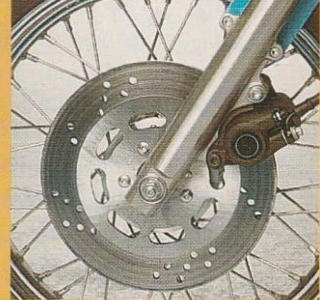
Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Transmission											

Mémo à vérifier en priorité



S. Caillet





▶ Les séries les plus récentes de 1200 et 883 bénéficient d'une transmission secondaire à courroie crantée qui peut résister bien au-dela de 60 000 km. A préférer aux modèles à chaîne.

▶ **Échappement:** Doit être libéré avec circonspection. Laissez la barre à mine dans la remise. Si des flammes sortent par l'orifice du pot, méfiez-vous, les soupapes ne vont pas tarder à suivre.
▶ **Admission:** Présence d'une pipe en métal en lieu et place de celle en caoutchouc. les réglages de carburation s' en trouvent optimisés. Pas de fissure sur la pipe.
▶ **Carburation:** Attention aux systèmes fumeux (« hypercharger », Shorty S & S ou autre), qui n'améliorent rien d'autre que la consommation. Problèmes fréquents si pas réglés par un bon mécano (rare et cher, donc).
▶ **Allumage:** La plupart des systèmes adaptables avec diagramme variable sont à jeter à la poubelle d'urgence. L'allumage renforcé (Type Accel) offre de bonnes performances sur un circuit électrique en bon état d'origine. Sinon, s'abstenir.
▶ **Carte-grise:** Elle fait mention d'une machine non importée à titre isolé, et tous les numéros correspondent avec ceux de la moto.



Association de Formation Des Motards

Stage Perfectionnement Sécurité Moto

« Plus de plaisir, moins de risques »
Mieux connaître sa machine pour mieux se connaître...
Maîtriser des situations d'urgence pour éviter de s'y retrouver...
Ces stages s'adressent à tous les motards, du plus jeune au plus expérimenté.



Marc, 32 ans, roule en Yamaha 900 XJS
« Freinage, trajectoire, maniabilité, j'ai l'impression d'avoir réappris la moto en deux jours ! »

STAGES SAISON 1996

AFDM 34 - 467, Voie Domitienne - 34090 - Montpellier
Tél. : 67 04 48 04
Adhérents FFMC ▶ 3 stages de mai à septembre
Tout public ▶ 6 stages de mai à septembre
▶ 1 stage en août à Rodez

AFDM 37 - 146, Rue Edouard Vaillant - 37000 - Tours
Tél. : 47 44 64 30
Adhérents FFMC ▶ 5 stages de mai à septembre

AFDM 33 - 11, Bd Wilson - 33200 - Bordeaux
Tél. : 56 93 11 88
Adhérents FFMC ▶ 2 stages de mai à septembre
▶ Niveau 2 en septembre
▶ Niveau 2, dates à définir

AFDM Ile de France - 28, rue de Lyon - 75012 - Paris
Tél. : (1) 44 85 77 22
permanences le mercredi de 20h à 22h30
Adhérents FFMC ▶ 4 stages de mai à octobre
Tout public ▶ 4 stages de mai à octobre
Tél. : (16) 67 04 48 04

Adhérents FFMC	Tout public Province	Tout public Paris
1800 F pension complète	1800 F hors pension	2000 F hors pension

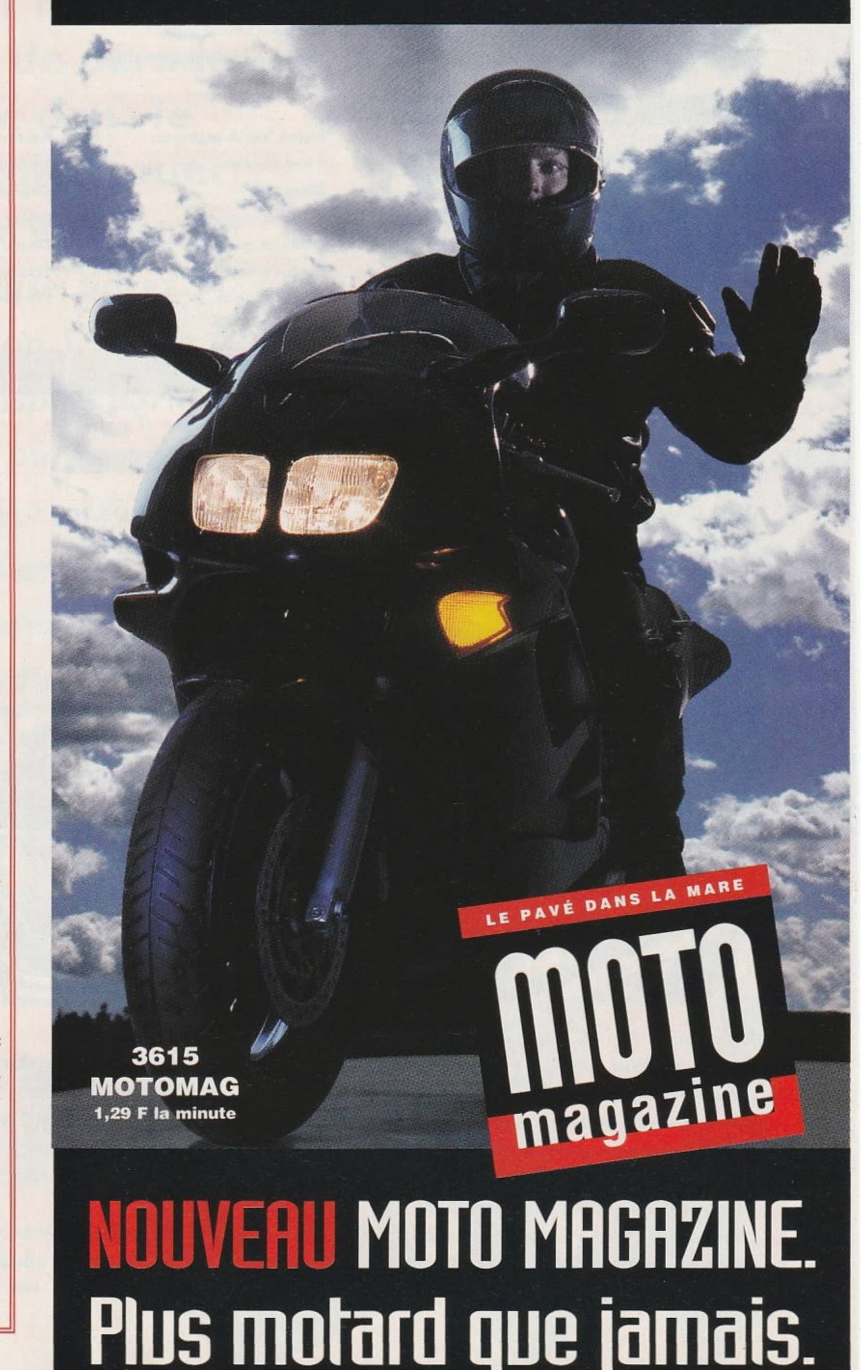
-20 % sur la prime d'assurance (hors vol et assistance) auprès de l'Assurance Mutuelle des Motards

Moto-écoles reconnues AFDM et Assurance Mutuelle des Motards

Moto-école Gaffard tél. : 65 42 17 11	2, Rue Saint Martin des Près 12000 Rodez
Moto-école Saurel tél. : 65 45 37 28	34, Rue Saint Jacques 12000 Villefranche de Rouergue
Moto-école Kangouroute tél. : 47 44 64 20	146, Rue Edouard Vaillant 37000 Tours
Moto-école Easy-Rider tél. : 67 04 48 04	467, Voie Domitienne 34090 Montpellier

On reconnait un homme libre à ses lectures.

Chaque mois, des tests produits et accessoires, des essais motos, des comparatifs, des enquêtes et des dossiers fouillés, costauds et sérieux comme vous ne les trouverez nul part ailleurs !



NOUVEAU MOTO MAGAZINE.
Plus motard que jamais.

LE PAVÉ DANS LA MARE
MOTO magazine

50% de réduction

soit 270 F au lieu de ~~540 F~~.

Abonnez-vous vite : il n'y a pas un numéro à perdre !



Oui je suis plus motard que jamais : je m'abonne !

Bulletin à découper (ou à recopier) et à retourner sous enveloppe affranchie à :
Moto Magazine - Service Abonnements,
35 rue des Messiers - 93100 Montreuil.

❑ **Oui**, je profite de votre offre exceptionnelle pour m'abonner pour 1 an à Moto Magazine :
10 numéros (250F) + un sac (210F) + un tee shirt (80F)
= ~~540F~~ 270 F seulement* ! soit 50% de réduction.

Nom : ______________ Prénom : ______________

Adresse : ______________

Code Postal : |_|_|_|_|_| Ville : ______________

❑ Ci-joint mon règlement de 270 F à l'ordre de Moto Magazine :

❑ par CB : |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Montant à débiter : ________ F signature :

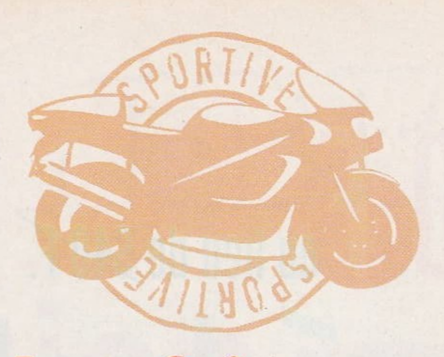
Date d'expiration : |_|_|_|_|

❑ Chèque bancaire ❑ Mandat lettre

❑ Non, je ne souhaite pas bénéficier de votre offre exceptionnelle. Je préfère acquérir Moto Magazine chez mon marchand de journaux (25F le numéro) et recevoir par correspondance:

❑ le tee-shirt Hanes : 80 F* ❑ le sac : 210 F*

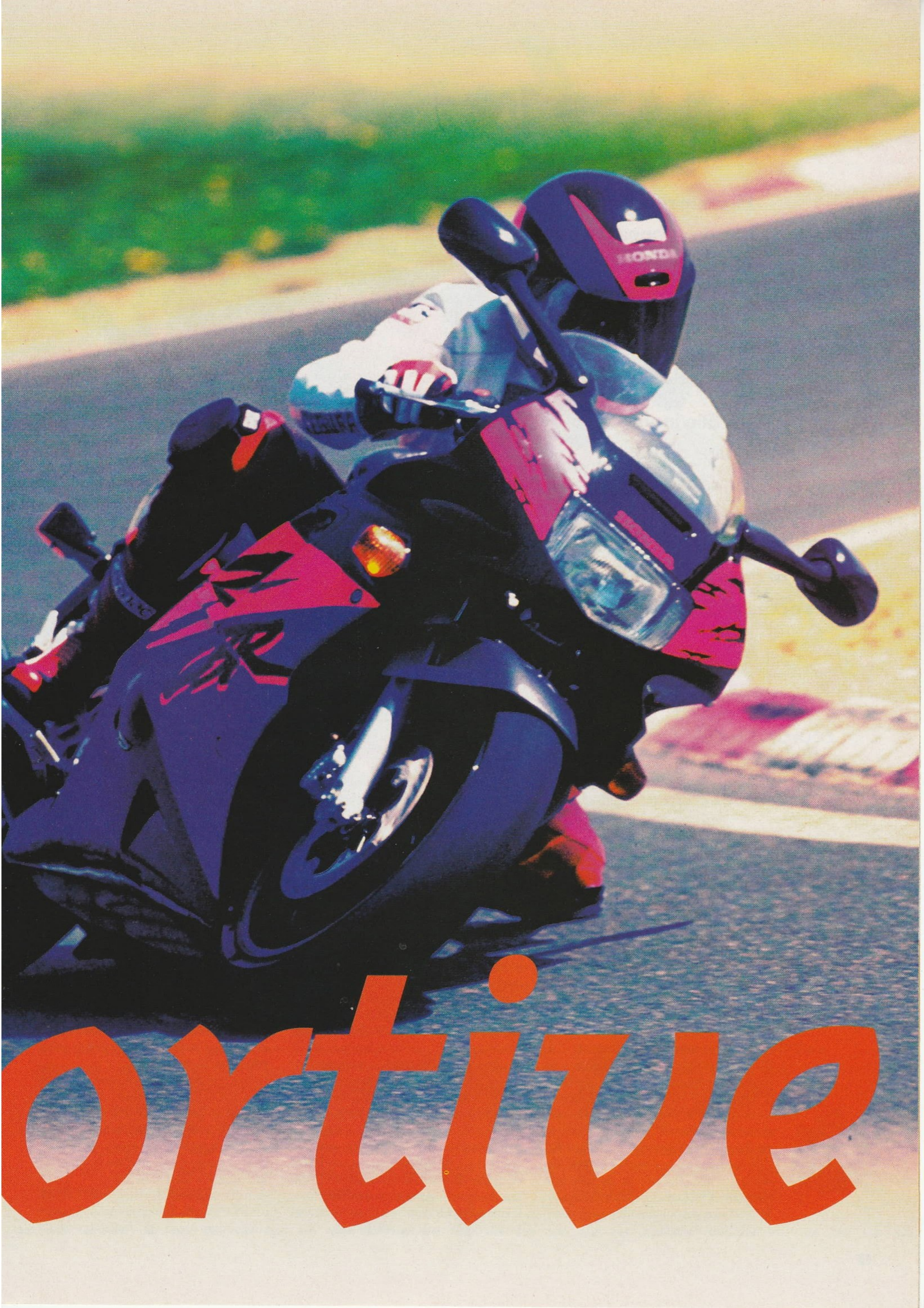
*Frais de port et d'emballage inclus. Dans la limite des stocks disponibles.



Le frisson des hauts régimes, des virages tirés au cordeau et des freinages "debout", ça se découvre progressivement, au guidon d'une moto sportive. Mieux vaut prévoir de larges marges, tant sur la route que dans le porte-feuille.

Le budget d'entretien nécessaire pour faire rouler correctement une sportive a de quoi surprendre. C'est qu'un engin d'exception ne tolère pas l'approximatif ou les économies de bas étage. Un pneu ou un amortisseur trop usés transforment illico votre "Cendrillon" en crapaud malsain. Plus que pour toute autre moto, le suivi régulier de la mécanique est indispensable. C'est un gage de fiabilité pour ces moteurs si étroitement dérivés de la compétition. Pensez aussi à consulter des tarifs d'assurance avant de sauter sur les bracelets. Certains pur-sangs tolèrent mieux que d'autres le transport d'un passager ou de bagages. Même si cela ne sert qu'en dépannage, cet embryon de place arrière se fait apprécier le moment venu.

Acheter une Sp


HONDA
ortive

Moteur refroidi par eau, développant sa puissance maximale (85 cv) à 11000 tr/mn, culasse à 16 soupapes, la première CBR ne fait pas dans la demi-mesure. Elle innove d'ailleurs dans d'autres domaines: carénage intégral, cadre périmétrique, poids réduit (182 kg). Une référence dans le cercle fermé des sportives. En occasion, la 600 CBR est très

Le loup dans la bergerie

courue. Modèle fiable dans l'ensemble, les différences se font sur les millésimes.

Historique

Si l'on met de côté les évolutions de coloris et d'autocollants, il y a trois générations de 600 CBR. la première (1987) est déjà une bonne machine. Elle n'est plus cotée, mais les modèles ayant peu roulé (jusqu'à 40 000 km) sont d'un excellent rapport qualité-prix (15 à 18 000 F maxi). Les autres versions (89 et 91) sont plus puissantes (+ 8 cv en 89, et + 7 cv en 91, pour culminer aux 100 cv « légaux »). Entre 87 et 89, l'engin troque sa robe « bulbeuse » au profit d'une panoplie « Star War », anguleuse et fluo-fun. En 91, la mutation est techniquement sensible: moteur plus compact, géométrie de partie-cycle revue (centre de gravité abaissé, rééquilibrage des masses). La 600 CBR bouscule les grosses. Sur la piste, elle requiert le port d'armes! La catégorie promosport 600 est sa chasse gardée. L'évolution de 1995 vise surtout à justifier l'augmentation du prix catalogue.

Les points faibles

Tous les pilotes de plus d'un mètre soixante-dix ont recours à la bulle haute adaptable. C'est le meilleur moyen de profiter des qualités routières de l'engin. Il n'y a pas assez d'essence en soute (16 litres + 3 de réserve) pour envisager des étapes convenables à allure soutenue, mais le cou du pilote sera préservé des courants d'air, insoutenables au dessus de 120 km/h. Le passager n'est pas à la fête sur le petit morceau de bois (en mousse...) avec les repose-pieds, 25 cm en dessous. Les pots d'échappement sont vite sujets à la rouille, sauf les modèles émaillés noir depuis 92. Beaucoup de possesseurs de CBR ont d'ailleurs équipé leur machine de ligne 4 en 1 inox et carbone. Vérifiez alors qu'il s'agit d'un modèle homologué. Merci pour les oreilles des voisins. Les CBR rudement menées ont besoin d'une nouvelle chaîne de distribution dès 25 000 km, alors qu'en soignant sa conduite, cette chaîne dure trois fois plus longtemps. Le reste de la moto subit honorablement le poids des ans.

Les points forts

Elle est à l'aise partout. Autant pour tailler l'autoroute que pour jouer les urbaines ou faire du tourisme. La CBR impose le concept de « la petite musclée », comme les « GTI » le sont aux autos. Ses qualités routières, son freinage au top et son « bouilleur » hargneux en font une vraie alternative aux gros cubes, plus ruineux d'entretien et guère plus efficaces au quotidien.
La légèreté est un atout capital en moto, et la petite CBR exploite cette carte à fond. Elle permet aux jeunes conducteurs (novices s'abstenir, la Honda n'est pas une mobylette de sport...) de faire leurs dents avec une machine homogène, sûre et qui « envoie de l'air ».
Comme sa grande sœur, la 600 CBR est un modèle où équipement et finition sont soignés, à la hauteur de la

technologie déployée. Elle vieillit donc bien, tant sur le plan mécanique qu'esthétique. C'est un point à souligner aujourd'hui, alors que trop de « motos de mode » durent un été avant de décrépir de partout…

Comment la choisir

les points à surveiller

Une chaîne de distribution usée émet un bruit de crécelle à bas régime. Si elle est très détendue, elle peut claquer sur le couvre-culasse, lors de reprises à moyen régime. Donner de petits coup de gaz successifs, en laissant retomber le moteur au ralenti. La méthode ne garantit pas un diagnostic pointu, mais révèle au moins les usures hors cote. Le remplacement de cette chaîne coûte 2000 F (latérale) et jusqu'à quatre fois plus sur les motos d'avant 1991. Au delà de 50 000 km, ce point doit figurer sur le carnet d'entretien. Comme pour toute machine admise en promosport, attention aux détails « racing ». Écrous freinés, axes goupillés, maître-cylindre de frein déporté sur le té, carters allégés, etc. Autant d'indices qui trahissent une moto « qui a couru ». Optez pour les versions depuis 1991, afin d'éviter les failles de jeunesse (boîtier d'allumage peu étanche, boîte « rugueuse » et frein arrière moins efficace). ●

Pour

- ▶ Mécanique fiable
- ▶ Polyvalence ville/route/sport
- ▶ Adaptée aux petits gabarits
- ▶ Vieillit bien (finition et équipement)

Contre

- ▶ Distribution à surveiller avant 91
- ▶ Machines de promosport.
- ▶ Boîte de vitesses et embrayage durs (modèles 87-90)
- ▶ Protection du pilote (+ de 1,70 m)

La dégoûtée

Esmeralda, CBR de 91 (40 000 km):

Je suis à mon aise sur cette moto, la position de conduite est adaptée à mon mètre cinquante-cinq.
Le problème vient de la position de conduite en ville. J'ai déjà changé les roulements de roue avant et de bras oscillant. Il paraît que c'est à cause du Karcher, mais c'est une facture de 1 500 F que j'aurais aimée éviter. Les pots aussi sont à changer, les chicanes se barrent en morceaux par l'orifice, j'en ai même reçu un à la figure!

L'accro

Fabrice, CBR de 93 (15 000 km):

La CBR est une moto « plaisir » qui sait jouer les utilitaires pour m'emmener au boulot. Les performances sont au niveau de plus grosses motos. Je trouve le moteur trop pointu, surtout en usage urbain. L'amortisseur arrière est idéal, même ma copine trouve la moto confortable. Le confort sur long trajet est meilleur avec une bulle haute, mais le chargement déséquilibre la machine, il vaut mieux envoyer ses bagages par le train!

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable haute	Ermax: de 540 à 650 F (15 teintes). Secdem: de 550 à 615 F (trois hauteurs) Hein Gericke: 680 F. (transparent)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir) Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-paquets	Bottelin: 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier), Givi: 550 F, Jouvin: 590 F
Amortisseur ar.	3450 F (Fournales)
Silencieux	2 590 F (Giannelli) 1 080 F (Busso). 1 290 F (Sito)
Kit chaîne	828 F (DC)
Carénage	3 160 F (Chaplot, à peindre, optique à déboucher)

Consommables

Piston, axe & segments	**411 F**	**Réservoir**	**2863 F**
Filtre à huile	**63 F**	**Levier d'embrayage**	**45 F**
Filtre à air	**267 F**	**Clignotant**	**200 F**
Câble de gaz	**132 F**	**Levier de frein**	**154 F**
Disque d'embrayage	**473 F**	**Échappement**	**1883 F**
Boîtier allumage électr.	**3140 F**	**Rétroviseur**	**491 F**

Cote

36 15 Moto Mag	
1990	21 000 F
1991	24 000 F
1992	29 000 F
1993	33 000 F
1994	38 000 F
1995	46 000 F

Côté usure

Km	5 000	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	+ de 100 000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo (à vérifier en priorité)



P. Marion





◀ Une chaîne de distribution usée devient bruyante sur la CBR. En cas de forte usure elle peut aller jusqu'à claquer contre le couvre-culasse. Méfiance en cas de bruits suspects.

▶ **Distribution:** La chaîne est à changer au delà des 50 000 km. Sur les modèles d'avant 91, la main d'œuvre est quatre fois plus longue (chaîne centrale).A faire confirmer par la facture correspondante.

▶ **Roulements:** De roues, de colonne de direction et de bras oscillants, ils sont peu étanches et grippent.Attention aux nettoyeurs haute pression. Traquer les grondements ou points durs.

▶ **Allumage:** Le boîtier des modèles antérieurs à 91 retient la condensation, et souffre d'un défaut d'étanchéité.

▶ **Pots:** L'origine Honda apporte le rendement optimum. Les adaptables augmentent les décibels mais pas la puissance… attention aux pièces non homologuées.

▶ **Préparation:** Les machines regorgeant de détails astucieux pour le démontage (Dzeus, goupilles…) ou pour garantir la fiabilité (durits tressées, écrous freinés, maître-cylindre déporté…) on sûrement tâté de la compétition… A fuir!



Y. Picard

Un parfum de COL

Dans l'Histoire de la moto, nul doute que la GSXR tient une place de choix. Première « réplica », vouée au sport sans concessions, elle fut longtemps sans concurrence. Déclinée en deux versions, Hypersport 750 et Superbike 1100, elle a monopolisé les grilles de départ de toutes les courses et les rêves de toute une génération de motards. Pas étonnant qu'elle soit très convoitée en occasion.

Historique

La présentation du GSXR 750 a fait l'événement du salon 84. Bleue et blanche comme les machines d'usine, elle a écrasé d'un coup toute concurrence. Les ingénieurs de Suzuki frappent fort sur le plan technique. Leur moteur est refroidi par huile et air, dispose de 4 soupapes par cylindre pour cracher 100 chevaux biens rageurs. En 1986, apparaît la 1100, donnée pour 130 bourrins en version libre. Adoption de la fourche inversée (1990), de freins à quatre puis six pistons (86 et 93), des pneus radiaux (87), du refroidissement liquide (92), ce sont les GSXR qui innovent et les autres essaient de prendre l'aspi. De 86 à 93, la 750 est doublée d'une version GSXR-R, avec embrayage à sec, (aujourd'hui de vraies bécanes de collection). En tout cas, cette famille turbulente devrait passer l'an 2000 les doigts dans le nez, surtout après l'évolution spectaculaire de 95. (poids réduit, moto entièrement nouvelle).

Les points faibles.

Comme toute bécane hypersport, les restrictions concernent l'utilisation routière. Pas d'autonomie, pas de confort, pas de passager. L'essentiel du budget du GSXRiste passe en pneus, en plaquettes « racing » et, pour les optimistes, en plastique de rechange. Les lacunes des GSXR ont pour la plupart été concentrées sur les premières versions (entre 85 et 89 pour la 750 et 86-90 pour la 1100). Des erreurs de conception (bras oscillant trop court en 85 et 86) ou des défauts d'équipement (amortisseurs trop souples, amortisseur de direction bas de gamme), ont causé quelques désagréments à la tenue de route. Une série de 750 de 1992 ont eu le haut moteur qui cassait (défaut d'usinage ?). Plusieurs radiateurs se sont percés sans raison apparente en 1991. Les réservoirs de 1990 ont eu quelques difficultés à contenir l'essence (fuite aux soudures). Ces modèles ont été réparés sous garantie, le SAV Suzuki n'a jamais fait d'histoires. A vérifier auprès du propriétaire.

Les points forts

Ah, le chant du GSXR, le soir vers 11000 tr/mn ! Cette machine est excellente dans son domaine. Elle grimpe dans les tours comme Edlinger sur une falaise, sait tenir la trajectoire, et freine à arracher le bitume (du moins à partir de 93). Hormis en ville, le confort et la protection du pilote sont très appréciables, et l'on peut même manger de la borne. Le moteur du 1100 est plein partout, comme il se doit, et certains n'hésitent pas à le qualifier de « GT », tant il est souple et coupleux. La finition est bonne, les plastiques bien fixés ne se fendent pas et la peinture plutôt profonde (détail à souligner par les temps qui courent). Les problèmes de fiabilité moteur sont inexistants, pour peu qu'on donne à cette bestiole toute l'attention qu'elle mérite (espacement des vidanges, niveau de liquide de refroidissement, transmission secondaire, roulements, cartouche de filtre à air, etc). La GSXR est devenue un mythe roulant : c'est LA moto sportive.

Comment la choisir
les points à surveiller

Les GSXR ont un gros défaut: elles incitent à la gaudriole. Entre celles qui font des « roues arrières » sur les boulevards (bobo pour la colonne de direction et roulements), celles qui « burnent » devant les troquets avec le moteur encore froid (aïe partout!) et celles que l'on a débridées, la recherche peut être longue. Laissez le proprio parler, il faut savoir ce qu'il en a fait. Traquez les pièces racing et autres pots piste (elle est où, la fiche d'homologation?), qui ont amoindri la fiabilité. Attention aux machines qui regorgent de détails de préparation (écrous « nylstop », goupilles sur chaque boulon, carters allégés, etc), elles ont sûrement une saison de compétition dans les bielles, voire plusieurs. Dans ce cas, tout l'habillage et l'instrumentation sont flambants neufs (démontés pour courir) tandis que le moteur est brûlé au troisième degré. Au niveau moteur et échappement, choisir exclusivement une GSXR dans sa stricte configuration d'origine. C'est un gage de fiabilité. Pensez aussi qu'une machine de plus de 100 cv n'est pas couverte par l'assurance. ●

Pour

- Fiabilité moteur
- Finition de qualité
- Consommation raisonnable en usage raisonnable

Contre

- Fourche perfectible (90 à 92)
- Tenue de route parfois étrange (jusqu'en 93)
- Moto qui souffre de " clowneries "
- Entretien onéreux, voire ruineux



Côté prix

Accessoires

Bulle haute	520 à 573 F. (Ermax) 690 F. (RD)
Échappement complet	finition alu 5 120 F. finition carbone 6 410 F. (Devil)
Tête de fourche	adaptable sur fixations d'origine: 700 F. (à peindre. Poly 26)
Selle monoplace	850 F (à peindre. Poly 26) 1 080 F (peint; Chaplot)
Selle biplace (dosseret amovible)	1 170 F (à peindre. Poly 26)
Carénage	(avec bulle et optique): 2 940 F
	(sans les flancs, Poly 26) 3 223 F (Chaplot, en 4 parties)
Garde-boue avant	(origine, pour 750 et 1 100): 368 F (Chaplot)
Kit chaîne	AFAM 1 300 F. Dyna: 1 400 F. Suzuki: 1 843 F. DC: 980 F
Amortisseur	Olhins: 6 500 F, White Power: 6 800 F, Suzuki: 5 650 F

Consommables

Piston, axe & segments	4 x 732 F	Carénage complet	14158 F
Filtre à huile	49 F	Fourche complète + tés	16668 F
Filtre à air	302 F	Clignotant	284 F
Plaquettes avant	361 F	Levier d'embrayage	213 F
Câble de gaz	212 F	Levier de frein	211 F
Disque d'embrayage	403 F	Échappement	3886 F
Boîtier allumage électr.	2951 F	Rétroviseur	NC

Le dégoûté

Rémy, 1100 de 90 (85 000 km)

Le plus gros reproche que je lui fasse est la tenue de route en solo, carrément nulle! Heureusement, ça s'arrange avec un passager. Le freinage est ridicule, il faut l'améliorer par la pose de durits aviation. Sur autoroute ou long trajet, la boîte 6 serait bienvenue. Le moteur ne consomme pas une goutte d'huile entre deux vidanges, mais je bouffe les pneus et les plaquettes racing en 3000 bornes

L'accro

Romuald, GSXR 1100 de 94.

Elle cache bien son jeu. C'est une moto de route, et même de tourisme avec laquelle je suis allé quatre fois en Grèce, en passant aussi par des pistes caillouteuses. Avec ma copine et les bagages. Le moteur est exceptionnel et permet d'enrouler sur le couple, donc sans consommer. Le tout en roulant dix fois plus efficace et rapide qu'avec une grosse GT.

Cote 750

36 15 Moto Mag	
1990	24 700 F
1991	27 000 F
1992	31 000 F
1993	36 000 F
1994	39 000 F
1995	44 700 F

Cote 1100

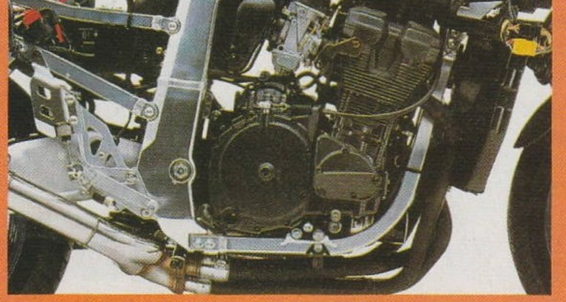
36 15 Moto Mag	
1990	26 500 F
1991	28 500 F
1992	33 000 F
1993	37 000 F
1994	40 000 F
1995	46 000 F

Côté usure

Km	5 000	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	+ de 100 000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo (à vérifier en priorité)







◀ Le moteur des GSXR est fiable et accepte bien les utilisations «sportive » (mais attention c'est une moto qui attirent les massacreurs de mécanique). La chaîne de distribution est bruyante (c'est d'origine) mais tient facilement 50 000 km.

DR

▶ **Roulements :** De roues, de colonne de direction et de bras oscillants. Ils sont soumis à rude épreuve, surtout en cas d'utilisation « mariolesque » (wheeling et autres) Traquer les grondements ou points durs.

▶ **Puissance :** Les versions « Full Power » sont aussi complètement illégales. Pas d'assurance en cas d'accident. Pas de garantie en cas de casse. Plus de permis en cas de contrôle: de quoi laisser quelques chevaux à l'écurie.

▶ **Distribution:** La chaîne est à changer au delà des 50 000 km. A faire confirmer par la facture correspondante.

▶ **Radiateur:** Risques de fuites (chocs, projections), de liquide de refroidissement usagé qui s'évapore ou colmate la pompe à eau.

▶ **Préparation :** Les machines qui sortent d'un passé plus ou moins prestigieux sur les circuits ont un carénage et une instrumentation d'origine flambant neuf, des écrous freinés, des goupilles partout, et un moteur complètement lessivé. Passez votre chemin.



P. Marion

Rouler en Ducati n'est pas anodin. C'est préférer les piments du Chili au ketchup de chez Mac Do... Mais la passion a ses contraintes. Certes les Ducati, aujourd'hui, sont plus faciles d'emploi que les premiers 900 SS de 1975. Il faut s'habituer au caractère de l'engin et respecter son mode d'emploi sous peine de mettre à mal sa fiabilité. D'occasion, il faut s'assurer que l'entretien a été suivi par un bon pro de la marque et que le propriétaire n'est pas un de ces yuppies piégés par la mode.

Le plaisir sans conce

Historique

Le premier V-Twin à 90° destiné au public a été présenté en 1971, sur la version 750 S. La marque assoie tout de suite l'identité de ce moteur par une implication immédiate en course, avec des 500 cm³ (en fait, la 500 a couru avant la commercialisation des 750). Tous les moteurs actuels ont gardé des points communs avec cette souche, bien qu'ils se répartissent en deux grandes familles. La première est celle à boîte 5 vitesses, symbolisée par la Pantah 500 apparue en 1978. Tous les modèles jusqu'à 750 cm³ construits depuis la sortie de cette moto en sont issus (Paso, Elefant, Mostro, Sport, SS...). Le modèle Pantah 600 cm³ (1980) inaugure la commande hydraulique d'embrayage. Puis la 750 F1 (1985), réplica de la TTFI de compétition (1984), instaure l'embrayage à sec. Ducati a même réussi à construire un Custom autour de cette mécanique, l'Indiana 650. L'Alazzurra (1985), très peu importée en France, est la version assagie pour la route (sortie sous l'étiquette Cagiva). Curiosité à noter, ce moteur a équipé le projet Ligier (1984), emmené sur les pistes africaines par Hubert Auriol. Il a eu d'autres ambassadeurs en compétition, puisqu'il est champion du monde dès 1981, en formule TT2 (sorte de superbike de l'époque pour machines de 600 cm³ maxi), grâce à Tony Rutter (surnommé « le rosbif spaghetti » dans le parc coureur). L'autre famille des Twins Ducati est celle équipée de la boîte 6 vitesses. Elle se décline en 900 cm³ sur les traces de la mythique 851 Superbike (1988). Le refroidissement liquide et l'injection électronique mise au point par Weber et Marelli donnent une nouvelle jeunesse à la mécanique. elle en profite pour s'accrocher un deuxième titre de championne du monde en 1990 (avec Fast Raymond en SBK). Les deux générations de 900 SS (1988), les Paso 906 (à carburateurs) et 907 IE, la 888, l'Elefant (avec ou sans injection), la Mostro et les dernières 748 et 916 font partie de cette famille « Boîte 6 ». Point commun aux deux branches du V-Twin, la distribution à ATC entraînée par courroie crantée et la fameuse commande desmodromique des soupapes (pas de ressort de rappel).

Les points faibles

Le confort est proche d'une machine de course, c'est à dire « rêche ». Il est d'un goût douteux d'embarquer comme passager quelqu'un que l'on respecte, et pas la peine de chercher

comment charger sa monture. Il est vrai qu'il faut fondre un plomb pour envisager un périple touristique en duo avec armes et bagages sur une Ducati. La protection du pilote reste précaire (garde-boue inefficaces). Faut-il parler du peu de maniabilité et du rayon de braquage en ville, ou encore de la commande d'embrayage qui forge une poigne de fer. Les « Ducatistes » la jurent douce mais broient les mains de tous leurs potes sans s'en apercevoir. Sans avoir besoin d'un doctorat de mécanique, la Ducati exige quand même de sérieuses notions de la part de son utilisateur. Il faut assurer un entretien et un suivi scrupuleux de toute la machine pour qu'elle fonctionne bien. Passer autant de temps à régler sa machine qu'à rouler dessus n'est pas du goût de tout



P. Dakskobler



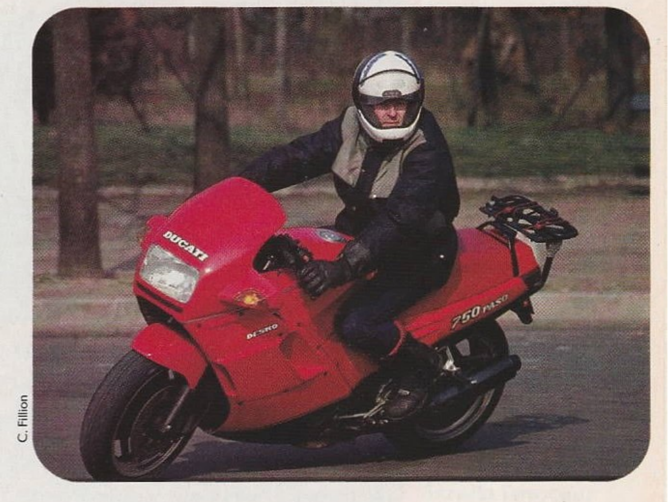
le monde. Le coût et la fréquence de l'entretien en dissuadent plus d'un, d'autant que les pièces détachées sont plus chères que la moyenne.
La finition générale n'est pas brillante (peinture, faisceau électrique...), et de nombreuses pannes de détail viennent gâcher le plaisir (contacteurs, jauge et voyants qui grillent, câbles qui cassent, allumage qui prend l'eau...). Le réseau de concessionnaires a aussi un inconvénient, il n'est pas assez développé. Et les machines ne souffrent pas l'approximatif d'une révision faite sous le coude, par ceux qui sont venus à la marque sous l'effet de la mode. Au risque de se répéter, les Ducati doivent être suivies par un familier de la marque, rompu aux astuces et tours de main qui les fiabilisent et les font correctement fonctionner. L'achat d'une belle Italienne est un sacerdoce. Cela implique donc de se plier à nombre de manies, invisibles durant la lune de miel, puis envahissantes à la longue (C'est comme de se maquer avec un top-model). Regarder les potes partir en japonaises en attendant que les carbus dégivrent a quelque chose de rageant, et voir sa promise rouler en Clio diesel, aussi.

Les points forts

« E pericoloso sporgersi » (il est dangereux de se pencher, en italien dans le texte). Ces motos sont l'essence même du sport, parfum qu'elles distillent au premier tour de roue. Elles sont parmi les plus légères des grosse cylindrées (186 kg pour le 900 SS). Bien que la puissance développée ne soit pas phénoménale (53 cv en 600 et 80 cv en 900), le comportement est explosif. Une Ducati est la démonstration criante que le plaisir ne se mesure pas qu'en kilowatt sur la fiche technique. Elle prouve aussi qu'il est futile de faire du bruit sans en connaître la partition. Le son du V-Twin ensorcelle tout bipède casqué, tout en restant discret. Les montées en régime sont de grands moments de musique, qui s'apprécient en égoïste. Sur route viroleuse au revêtement propre, la Ducati donne le maximum de son art. Elle n'est pas de ces machines instinctives qu'on conduit vite, avec la tête ailleurs. Toutes les informations concernant la mécanique et la route sont retransmises en direct intégral. Les « Duke » apprennent réellement à conduire, à se servir des transferts de poids, du contre braquage, du frein moteur, pour aller vite en toute finesse. La partie-cycle, très rigoureuse, permet de corriger proprement une trajectoire ou d'appuyer un freinage dans l'angle. Authentique sportive sans chichis, la Ducati demande un dévouement total à sa cause pour être appréciée. Atout indirect, le réseau de concessionnaires compte un grand nombre de passionnés, prêts à tous les sacrifices pour défendre la réputation de la marque. Ils assurent un service après vente hors norme, parfois plus proche des prestations d'un club que d'un commerçant-garagiste. Une Ducati s'achète d'ailleurs avec un carnet d'adresse neuf, à remplir au fil des rencontres avec ses « aficionados ». Un réseau indispensable à infiltrer pour connaître tous les « trucs » qui permettent de bien tirer parti de sa machine et pour longtemps.



S. Caillet



C. Fillion

▲ La 900 Mostro revient cher en révision. Distribution et embrayage patissent d'une utilisation « street racer ».
◀ Les récents modèles à courroie crantée sont plus fiables que les premières 900 SS Desmo à pignons coniques.
▼ La roue avant de 16' ainsi que des problèmes de givrages de carbus (Weber) sont les reproches adressés à la 750 Paso.

Comment la choisir
les points à surveiller

Comme toute Italienne qui se respecte, il faut l'essayer par beau temps. Les multiples avaries électriques dues à l'humidité ne perturberont pas le jugement! Point noir numéro un de nombreux modèles: la carburation. Elle a une tendance aux déréglages (vous avez dit vibrations?). Assurez vous donc qu'elle vient d'être vérifiée (tous les 10 000 km maxi). Par fortes pluies, même les modèles à injection souffrent de l'eau qui s'infiltre jusque dans le boîtier électronique et modifie les diagrammes. 99 % des machines équipées de carbus Weber ont des problèmes par temps froid. Les propriétaires avertis ont tenté de remédier à ces givrages intempestifs par l'installation d'un kit « réchauffeur de cuve ». Même si le succès n'est pas garanti, les améliorations des problèmes d'alimentation sont liées à cet équipement. Assurez-vous qu'il est monté, ou dénichez un exemplaire équipé du kit Dell' Orto 40 ou de Mikuni (des carbus japonais qui givrent beaucoup moins que des Weber…). L'embrayage est l'autre talon d'Achille d'une Ducati. D'abord, il ne faut pas s'affoler des bruits au point mort, le mécanisme est presque à l'air libre (passez la 1ère pour traquer les bruits suspects). Méfiez-vous des modèles de 89 à 91, montés avec une butée et des roulements sous-dimensionnée qui provoquent la casse du mécanisme complet. S'il patine, c'est que le joint spi de l'axe principal est mort. De toutes façons, assurez-vous que l'embrayage a été refait (ressorts et garnitures) sur une moto qui affiche plus de 20 000 km. Au même kilométrage, la distribution (Desmo) demande un réglage minutieux, c'est à dire moteur déposé, pour être accessible (voir factures). Les courroies sont à changer tous les 20 000 km. Le carnet d'entretien est une pièce capitale pour connaître une Ducati d'occasion et le motociste qui l'a suivie. Côté partie-cycle, fuyez les 750 de 1990, qui ont le bras oscillant fragile (soudures). ●

Le dégoûté

Il n'y a pas de dégoûtés de Ducati qui roulent encore en Ducati!

L'accro

René, 900 SS de 92 (23 000 km): Cette moto est mon seul moyen de transport, je roule sur Ducati depuis 17 ans. La fiabilité générale semble bien meilleure que sur les 600 Pantah. Sur le 900, on peut remédier aux repliages intempestifs de la béquille en modifiant la position du ressort. L'embrayage, malgré un échange sous garantie est médiocre, surtout en duo. l'optique avant, en plastique, fond si on met des H4 100 watts (normal, c'est illégal! NDLR). Sinon, c'est une fabuleuse machine, moins typée que les 600, pourtant…

Cote

36 15 Moto Mag	
1992	39 000 F
1993	43 000 F
1994	49 000 F
1995	55 000 F

Pour

- ▶ Ma, che bella machina rossa!
- ▶ Excellente école de pilotage
- ▶ Les plus légères des grosses cylindrées
- ▶ Sonorité

Contre

- ▶ Entretien très contraignant et onéreux
- ▶ « Mode d'emploi » indispensable
- ▶ Assemblage fantaisiste altérant la fiabilité
- ▶ Trop de grosses pannes chroniques

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable haute	Ermax: de 540 à 650 F (15 teintes). Secdem: de 520 à 575 F (trois hauteurs) Hein Gericke: 680 F. (transparent)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir) Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-paquets	Bottelin: 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier). Givi: 550 F, Jouvin: 590 F
Kit chaîne	874 F (DC)
Silencieux	Micron Racing: 3845 F (alu) 4995 F (carbone). Remus Romulus: 2 669 F (alu), 3 290 F (Kevlar), 3 569 F (carbone)
Garde-boue arrière en carbone	1 897 F (Simpson)

Consommables

Piston, axe & segments	2x1120 F	Réservoir	5878 F
Filtre à huile	89 F	Fourche complète + tés	NC
Filtre à air	147 F	Courroies distribution	169 F
Plaquettes avant	228 F	Levier d'embrayage	154 F
Optique complet	1894 F	Levier de frein	154 F
Disque d'embrayage	1145 F	Échappement	2434 F
Boîtier allumage électr.	NC	Rétroviseur	NC

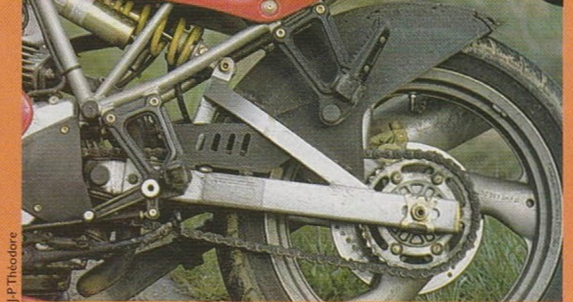
Côté usure

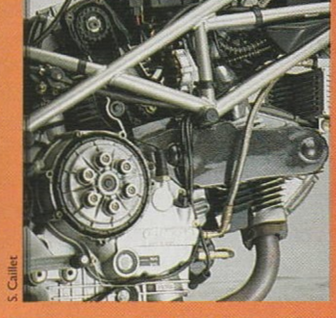
Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Transmission											

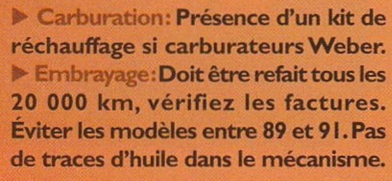
Mémo (à vérifier en priorité)

▶ Les Ducati souffrent d'un assemblage encore approximatif. Le circuit électrique, notamment, qui doit être protégé de l'humidité. Les 750 SS de 1990 ont un bras oscillant fragile (soudures).


S. Caillet


J-P Théodore


S. Caillet


▶ Carburation: Présence d'un kit de réchauffage si carburateurs Weber. ▶ Embrayage: Doit être refait tous les 20 000 km, vérifiez les factures. Éviter les modèles entre 89 et 91. Pas de traces d'huile dans le mécanisme. ▶ Distribution: Courroies neuves et réglage des jeux tous les 20 000, par un spécialiste (justifs). Mécanique silencieuse au ralenti, en 1ère. Série de guides de soupapes défectueux en 1990 (fuites). ▶ Partie-cycle: La chaîne n'a pas frotté sur le bras oscillant (près de l'axe). Les soudures (cadre et bras) ne sont pas ouvertes ni rouillées. ▶ Carnet d'entretien: Il est complet et à jour, estampillé par un motociste " reconnu " par les Ducatistes férus.

2 PNEUS
1 BATTERIE
1 TOP CASE
SANS RENDEZ-VOUS

VOS PETITES ANNONCES GRATUITES SUR 36 15 MOTOCENTER

Défi ou Dafy ?

• Pneus • Kits durite aviation • Disques • Kits de transmission • Bagages • Alarmes • Carénages Têtes de fourches • Pare-brise • Guidons • Amortisseurs • Plaquettes • Echappements • Etc

DM DAFY MOTO

Dafy : le Service !

13 MARSEILLE 6e : 91 47 19 71
144 et 146 cours Lieutaud
31 TOULOUSE : 61 55 19 51
2 bis allées P. Feuga
33 BORDEAUX : 57 87 24 24
33 cours Saint-Louis
37 TOURS : 47 41 22 05
51 av A. Maginot
38 GRENOBLE : 76 85 24 56
22 bd Maréchal Foch

44 NANTES : 40 40 27 86
20 bd des Anglais
57 METZ : 87 38 03 70
73 bd St-Symphorien - LONGEVILLE
59 LILLE : 20 57 62 23
298 rue Nationale
63 CLERMONT-FD : 73 23 19 90
181 bd E. Clémentel
67 STRASBOURG : 88 40 16 16
289 route de Colmar

69 LYON 7e : 78 69 22 40
1 av F. Faure
75 PARIS 11e : 48 05 15 30
47 bd Voltaire
76 ROUEN : 35 70 01 21
1179 rte de Neufchâtel - BOIS GUILLAUME
92 MONTROUGE : 47 35 41 50
Porte d'Orléans (RN 20),114 av A.Briand

14 Stations de Montage

DM DAFY MOTO
Sitôt acheté, Sitôt posé.

Participez aux résultats de votre 748 SP en Championnat du Monde d'Endurance en adhérant au DUCATEAM

Le DUCATEAM

(asso. loi 1901) regroupe une centaine de cinglés d'Italienne. Ils font courir depuis 5 ans de la Ducat' sur les pistes d'endurance européennes grâce à la passion... ainsi qu'à la vente d'articles (Catalogue sur demande). Boris CHAMBON, Nigel MANNING-MORTON, Fabien FORET et Sébastien GRANGER sont les essoreurs de poignée attitrés de notre, pardon, de votre 748 SP.

24 h du Mans (6-7/4)
24 h de SPA (13-14/7)
Bol d'or (21-22/09)
Suzuka (Si vous prenez beaucoup de blousons!)

Adhésion et **Courrier** du Team (tous les potins du paddock), **Pierrick** Tel :43 84 43 42 (Dep. 72), Fax : 43 86 81 33
Commande et **Catalogue** chez **Nelly et Hervé** Tel: 50 92 49 99(Dep. 74) (Ex. de Tarif: **A** : T. Shirt Ducateam, 50 Fr / **B** : Teddy Ducati manche cuir, 1200 Fr **C** : Sweat Ducati épais, 320 Fr / **D** : T. Shirt Ducati, 100 Fr / **E** : T. Shirt 900 SS, 90 Fr / **F** : Parapluie, 120 Fr / **G** : Bomber cuir doublé «Monster» ou «916», 2500 Fr **H** : Teddy Ducati manche tissus, 600 Fr / **I** : Combinaison pilote personalisée, 5000 Fr / **J** : Blouson personnalisé, 2500 Tr / **K** ; casquette cuir, 120 Fr **L** : Combi mécano SIMA, 430 Fr / **N** : Vend Ducati 748SP 96 du Team avec pièces et garantie... et de nombreux autres articles, autocollants,)
Pièces Ducati **route** et **course**, **neuves** et **occasions** avec **Etienne** Tel: 53 91 30 26 (Dep. 24)
Préparation et Assistance: **Magasin Patrick Salles**, Ancienne Gare, 32700 Lectoure, 62 68 82 18 et **Motofix**, 100 rue Ferrari 13005 Marseille, 91 48 43 00.



Une moto d'endurance dans la rue

La 750 Kawasaki est l'une des sportives les plus radicales de la production. L'empreinte de la marque dans ce domaine accentue la personnalité de l'engin. L'excellence de la partie-cycle, associée à un moteur rageur à souhait, en fait une arme redoutable sur piste. Solide et très répandue en occasion, elle est une bonne affaire pour routards égoïstes et pressés.

Historique

Présentée au salon 1988, la nouvelle sportive exhibe un châssis caissonné en aluminium du plus bel effet.Tous les éléments de partie-cycle sont au top niveau de la catégorie. Seule la partie mécanique fait grise mine. En effet, la belle « Stinger » est motorisée par une évolution du bloc de la vieille GPX. En 1990, la géométrie est revue (bras oscillant) pour gagner en maniabilité. Dés 91, le moteur à bout de souffle est jeté aux orties. La moto est entièrement nouvelle (et ne s'appelle plus «Stinger »): groupe propulseur, châssis encore remanié, suspensions améliorées. Nouvelle refonte en 93 (c'est la course à l'armement, typique de la catégorie). Cette fois, le système d'admission change (Raim Air System), les étriers sont remplacés, la fourche inversée et le châssis encore redessiné (fou, non!). En 95, apparaît la nouvelle ZX-7R. Finie la ZXR! Comme d'habitude, tout est nouveau, encore plus performant (et encore un peu plus cher...).

Les points faibles

Pour la baguette du matin ou les trajets au boulot, mieux vaut changer de crémerie. la ZXR est une sportive sans concessions. Elle n'aime que les routes bien larges au revêtement impeccable. Ailleurs, elle met de la mauvaise volonté à s'inscrire dans les virolos. En revanche, elle secoue et malmène généreusement son pilote. Son confort spartiate et la sécheresse des suspensions ne tolèrent pas les approximations des Ponts et Chaussées. Son moteur aime prendre des tours. L'utiliser impose un pied gauche en bonne santé, pour jongler sans arrêt avec la boîte. Réflexes de pilote exigés pour canaliser les ardeurs de la cavalerie, et la puissance des freins. Vouloir en faire une « Mob de sport », docile et utilitaire, est un contre emploi. La ZXR n'aime que les grands espaces et l'odeur du paddock. Dernier détail, elle déteste les radars et déleste vite le permis de son capital point.

Les points forts

Les amateurs de sport sont à la fête. Toute la Kawa est pensée pour aller vite, le plus efficacement possible. La position de conduite est idéale pour les pilotes de taille moyenne (1,75 m). La protection du carénage, la douceur et l'implantation des commandes évitent de fatiguer sur long trajet. Les suspensions, trop dures en usage normal, deviennent idéales et confèrent même un certain confort... sportif. Elles assurent une tenue de route très pointue. Le châssis est impérial sur toute route qui ressemble à une piste. Il a quand même permis aux petits hommes verts de décrocher le titre mondial d'endurance en 1993. la finition est plus étoffée que sur les autres sportives, et la mécanique « sous développée » en version 100 cv, ne demande qu'un entretien simple pour fonctionner rond. Peu d'usure, peu de casses recensées, une consommation sur route très raisonnable: de quoi tenter l'expérience du sport au quotidien.

Comment la choisir
les points à surveiller

Parmi les moins chers sur le marché de l'occasion, les Stingers sont par contre beaucoup plus onéreux à entretenir que les ZXR (depuis les modèles 91). La chaîne de distribution des premières est centrale alors qu'elle devient latérale sur la seconde (à changer dés 40 000 km). Cette chaîne, issue des GPX est encore de type « Hy-vo », avec un patin de tendeur qui s'use vite. D'autre part, le réglage des jeux de distribution demande la dépose des arbres à came sur la Stinger, alors que des linguets facilitent l'opération sur la ZXR. Au total ces opérations coûtent trois fois moins cher sur la nouvelle que sur l'ancienne 750. Autre faiblesse des Stingers : la courroie d'alternateur à tendre souvent sous peine de panne de batterie (donc de démarreur…). Dans la flopée de millésimes de ZXR, les aficionados de la bête s'arrachent les modèles 92, à cause des coloris unis métallisés (bleu ou rouge) très réussis. A moto égale, il y a de quoi économiser jusqu'à 3 000 F, en choisissant les versions bigarrées vert, rouge et bleu. En tout cas, seules ces versions sont équipées d'un amortisseur de transmission, dans le moyeu arrière, qu'il faut régulièrement changer (430 F). ●

Pour

- Mécanique fiable
- Confort en solo
- Finition et équipement de qualité

Contre

- Entretien coûteux (Stinger)
- Machine exclusive
- Itinéraire imposé (route nickel)
- Duo contre nature

Le dégoûté

Personne ne nous a fait part d'avis dégoûté…

L'accro

Jean-François, ZXR de 89 (95 000 km) :
Pas déçu par cette moto depuis le premier jour. Je l'ai achetée plus pour le look que pour les performances. la mécanique est très résistante d'origine, vu le kilométrage actuel. Je tiens à préciser que je la laisse chauffer systématiquement avant chaque départ, et que je ne suis pas un fana des départs en boulet de canon. Je suis allé baptiser mes cale-pieds à Carole, ca calme sur la route !

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable	Ermax : de 540 à 720 F (15 teintes). Secdem : de 520 à 635 F (selon hauteur)
Tapis de réservoir	Bagster : entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand : 520 F
Sacoche	Bagster : de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir) Briand : 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-paquets	Bottelin : 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier). Givi : 550 F, Jouvin : 590 F
Amortisseur ar.	3 450 F (Fournales)
Silencieux	de 2 223 à 2 910 F selon l'année (Mig), 24 14 F (Giannelli). 2 690 F (Sebring) 1 764 F (Carbon Force)
Kit chaîne	935 F (DC)
Carénage	de 1 200 à 3 460 F selon éléments (Poly 26)

Consommables

Piston, axe & segments	562 F	Réservoir	2863 F
Filtre à huile	41 F	Levier d'embrayage	251 F
Filtre à air	126 F	Clignotant	162 F
Câble de gaz	114 F	Levier de frein	251 F
Disque d'embrayage	8 x 36 F	Échappement	2049 F
Boîtier allumage électr.	2414 F	Rétroviseur	4281 F

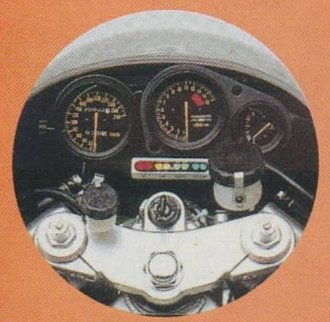
Cote

36 15 Moto Mag	
1990	F
1991	F
1992	F
1993	F
1994	F
1995	F

Côté usure

Km	5 000	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	+ de 100 000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

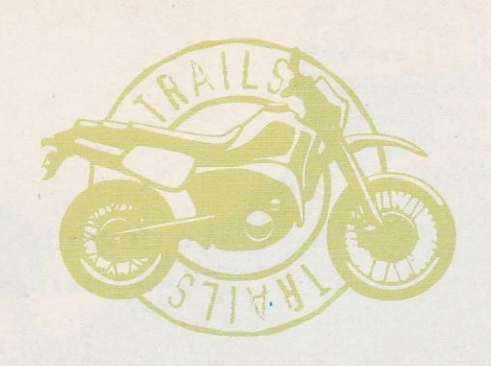
Mémo (à vérifier en priorité)



DR

▶ **Distribution :** Le remplacement de la chaîne doit être fait tous les 40 000 km. Sur les Stinger, l'opération est trois fois plus longue que sur les ZXR, et la chaîne Hy-vo moins solide. Voir factures d'entretien.
▶ **Alternateur :** Les Stinger ont une courroie d'entraînement qu'il faut surveiller de près. Détendue ou usée, elle ne permettra plus une charge correcte. La batterie s'use et le démarrage devient difficile.
▶ **Pots :** Attention aux tuyaux de chauffage « racing », non homologués.
▶ **Préparation :** les machines regorgeant de détails astucieux pour le démontage (Dzeus, goupilles…) ou pour garantir la fiabilité (durits tressées, écrous freinés, maître-cylindre déporté…) on sûrement tâté de la compétition… A fuir !
▶ **Roulements :** de roues, de colonne de direction et de bras oscillants, ils sont peu étanches et grippent. Attention aux nettoyages haute pression. Traquer les grondements ou points durs.

◀ De conception différente, la Stinger revient plus cher à l'entretien que les ZXR (moteur équipé d'une chaîne de distribution latérale). Le réglage des jeux de distribution est deux fois moins long sur cette dernière que sur la Sting'.



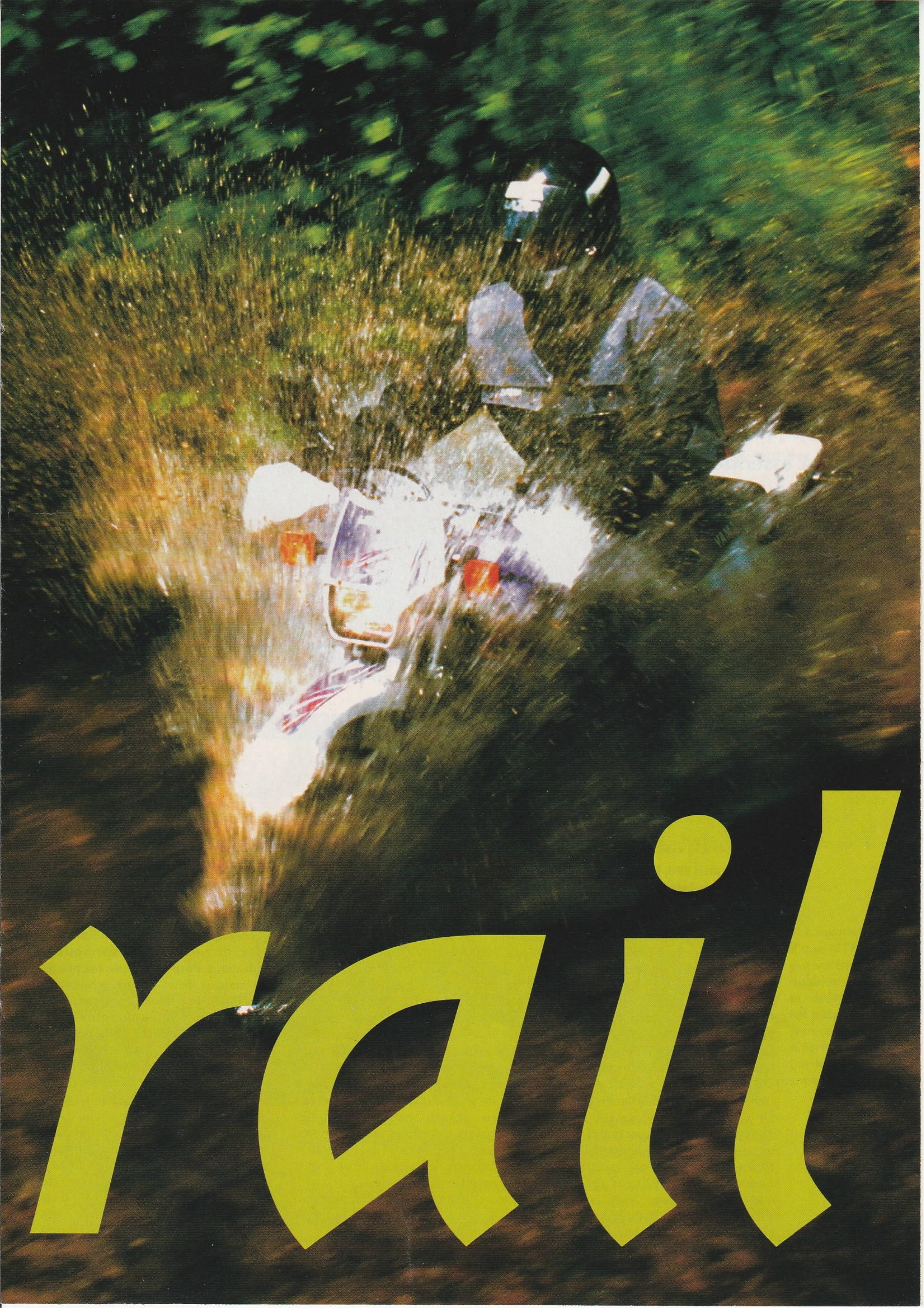
Deux roues, un moteur, une selle, un guidon et un poids raisonnable.

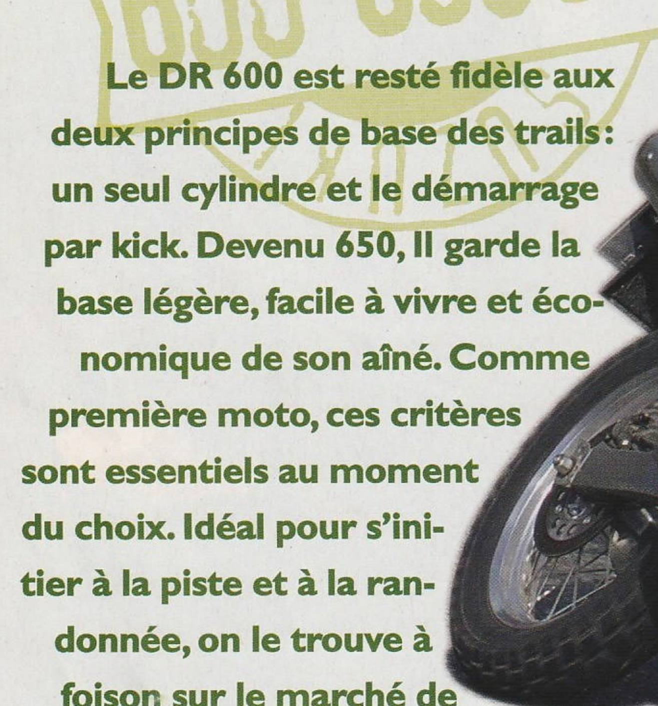
Les trails ont longtemps répondu à une définition minimaliste de la moto. l'idéal pour faire ses premiers tours de roues. Aujourd'hui, les trails se sont pour une bonne part spécialisés, à chaque usage correspond une famille distincte.

Plus de protection et d'autonomie pour les unes, au détriment de la légèreté; et plus de débattement et de caractère pour les autres, au détriment de la facilité d'utilisation au quotidien. La hauteur de selle reste sur tous les trails un élément rédhibitoire lors des manœuvres en ville, surtout pour les pilotes de moins d'un mètre soixante-dix.

Plusieurs machines aiment par dessus tout poser leurs crampons hors des sentiers battus. Sachez toutefois que les kilomètres en TT comptent double, au niveau de l'usure. Privilégiez celles qui sont vierges de toute escapade verte, c'est l'assurance d'en profiter plus longtemps sans faire de gros frais. Argument essentiel pour une catégorie qui revendique haut et fort l'économie d'utilisation.

Acheter un t


rail



Le DR 600 est resté fidèle aux deux principes de base des trails: un seul cylindre et le démarrage par kick. Devenu 650, Il garde la base légère, facile à vivre et économique de son aîné. Comme première moto, ces critères sont essentiels au moment du choix. Idéal pour s'initier à la piste et à la randonnée, on le trouve à foison sur le marché de

Le trail facile

l'occasion. L'assurance tient une cote raisonnable, voire inférieure à la moyenne.

S. Caillet

Historique

Apparu en 1990, le moteur de 650 cm³ équipe deux versions bien distinctes. Le DR 650 RS, a comme mission de chasser sur les terres de la Honda Dominator, avec son tête de fourche fixe et sa déco « fun ». La Djebel, quant à elle, s'attaque à l'autre baptisée du désert, la Yamaha Ténéré. Elle reprend tous les composants de la 600 du même nom, apparue en 86. Elles roulent sur les traces de l'ancêtre SP 370, premier trail monocylindre 4 temps de la marque, lancé en 1978. Cet engin au look très « Seventies » servira de brouillon au premier DR (pour Dual Ride), le 400 cm³ de 1980. Ce dernier gagnera des centimètres cubes dans le cylindre et des centimètres de hauteur de selle pour devenir au fil des ans 500 cm³ (82), 600 cm³ (84) et 650 cm³ (90). Dans leur sillage, les petites DR de 125 cm³, 250 cm³ et 350 cm³ séduisent les jeunes.

Les points faibles

En passant du refroidissement à air au système mixte air/huile, technique chère à Suzuki depuis la GSX-R, le trail a perdu de sa solidité Plusieurs millésimes de 650 monos ont souffert d'une ovalisation intempestive du cylindre et de déformations de culasse. Les casses moteurs en sont souvent la conséquence, (déformation des paliers d'arbre à came). Ce problème surgit lorsqu'on utilise la machine sur de petits trajets sans la laisser chauffer, ou trop haut dans les tours pendant trop longtemps (déconseillé avec n'importe quel mono). La mauvaise étanchéité du circuit d'allumage peut donner lieu à de longues suées sur le kick. Un point à réviser d'urgence avant d'emmener sa machine sous l'orage ou à fortiori en TT humide, quelle que soit l'année de fabrication. Détails fâcheux concernant les Djebels, la finition peu scrupuleuse trahit la recherche d'économies et les machines rouillent vite (peinture de médiocre qualité).

Les points forts

Caractère et légèreté sont les deux atouts du 650 DR. Les versions RS sont plus confortables, même en duo sur longs trajets avec armes et bagages. Les DR sont à l'aise en ville, et redoutables sur routes sinueuses. Pour ceux que les pistes africaines font rêver, penser à améliorer le refroidissement, avec un radiateur d'huile plus gros ou en augmentant le débit de la pompe. L'autonomie des DR évite de se sentir en danger en pleine cambrousse à la tombée de la nuit (21 litres en soute, 360 bornes d'autonomie en moyenne). Le moteur dispose d'une pêche digne des monos de la grande époque (ah ! mamie XT), de couple et de souplesse à revendre. Il est endurant pour peu qu'on en prenne soin (laissez le chauffer !). Le démarrage au kick est rébarbatif, mais c'est l'expérience qui compte et au bout d'un mois, les DRistes

sont de vrais purs et durs ! Les freins, hérités des versions « Big », sont au dessus de tout soupçon. Enfin, les DR sont sobres en essence et en chaîne secondaire, si on sait enrouler sur un filet de gaz.

Comment la choisir
les points à surveiller

Ne choisissez qu'un DR qui n'a jamais goûté à la boue. L'utilisation TT laisse des traces : rayons détendus ou cassés, peinture et plastiques rayés, pot vidé, jeu dans les roulements de bras oscillant, jantes marquées, selle déchirée, circuit électrique simplifié. Les joints spis de fourche risquent de fuir (voir sous les soufflets). Au niveau moteur, le tout est de trouver ceux qui n'ont pas encore été déformés : pas de traces d'huile dans les émanations d'échappement (fumée brune ou bleutée, surtout au démarrage à froid). La tronche de la bougie donne aussi de bons renseignements. Dans le cas où elle est recouverte d'une croûte noire et sèche, laissez l'engin où il est. Les arbres à came qui travaillent de travers manifestent leur désaccord par un sifflement aigu et continu, perceptible dès le ralenti. Faites vous accompagner d'une oreille experte.

Après vérification des soudures de cadre non rouillées, testez l'embrayage en poussant la moto au point mort moteur coupé (s'il émet un bruit de frottement, il est cuit). ●

Pour

- ▶ Moteur fiable si respecté. (temps de chauffe)
- ▶ Caractère moteur
- ▶ Économique à l'entretien et en assurance
- ▶ Agilité en ville

Contre

- ▶ Fragilité en TT
- ▶ Rouille trop vite
- ▶ Ovalisation des cylindres (650)
- ▶ Peinture de piètre qualité

Le dégoûté

Jean-Christophe (650 Djebel de 90) :
Bonjour le cadeau ! la première année, elle n'a roulé que 6 mois, le concessionnaire a changé deux fois tout le haut moteur. Il a été écœuré par ce modèle, c'était le 8e qu'il passait en garantie. Heureusement le SAV Suzuki a marché, sinon je changeais. En plus, la peinture du cadre rouille très vite. Faut la ménager et rouler sans tirer dedans, sinon elle pète.

L'accro

Patrick (650 DRSE de 93) :
J'ai acheté cette moto parce qu'elle est légère et maniable, malheureusement un peu haute de selle à l'arrêt. J'ai aujourd'hui 22 000 km et pas eu de pépins, je viens juste de changer le pneu arrière. La DR m'a donné envie de faire du chemin, mais elle est trop fragile en cas de chute, même à l'arrêt. Avantage de cette version là, elle a un démarreur, parce que le kick, bonsoir !

Côté prix

Accessoires

Porte-bagages	Bottelin : 1 570 F, Hemmer : 1 680 F + valises entre 700 et 900 F
Tapis de réservoir	345 F (Bagster), 220 F pour Djebel
Garde-boue près de la roue en 21	245 F (Acerbis) 330 F (Roncato)
Rayonnage 250-18 AV	(jante Akront) : 1 600 F rayons zingués, 1 800 F rayons inox
Saute vent tête de fourche	435 F (Ermax)
Bulle haute pour DR RS	643 à 708 F (Secdem)
Silencieux	1 300 F (Devil). 1 980 F (Carbon Force)
Kit chaîne	1 160 F (Suzuki) 840 F (Afam) 590 F (EK) 689 F (DC)

Consommables

Piston, axe & segments	570 F	Réservoir	3750 F
Filtre à huile	19 F	Tube de fourche	1308 F
Guidon	322 F	Clignotant	315 F
Câble de gaz	160 F	Levier d'embrayage	103 F
Câble d'embrayage	75 F	Selecteur	190 F
Disque d'embrayage	300 F	Échappement	2720 F
Optique de phare	1043 F	Selle	1437 F

Cote

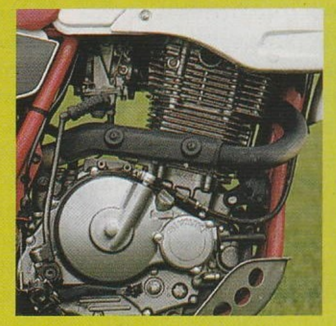
36 15 Moto Mag	
1990	17 000 F
1991	19 500 F
1992	23 400 F
1993	25 100 F

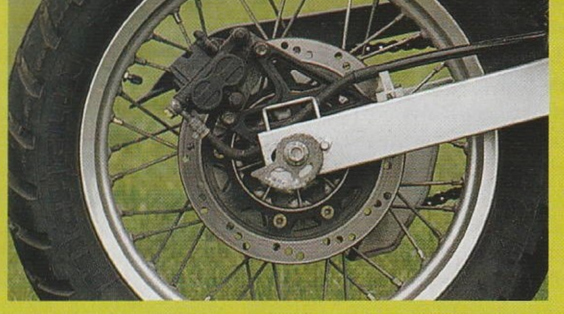
Côté usure

Km	5 000	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	+ de 100 000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité


S. Caillet





◀ Les premières 650 ont connu des galères à cause de cylindres ovalisés (consommation d'huile excessive). Un sifflement aigu et continu au ralenti dénote des portées d'arbre à came usées.

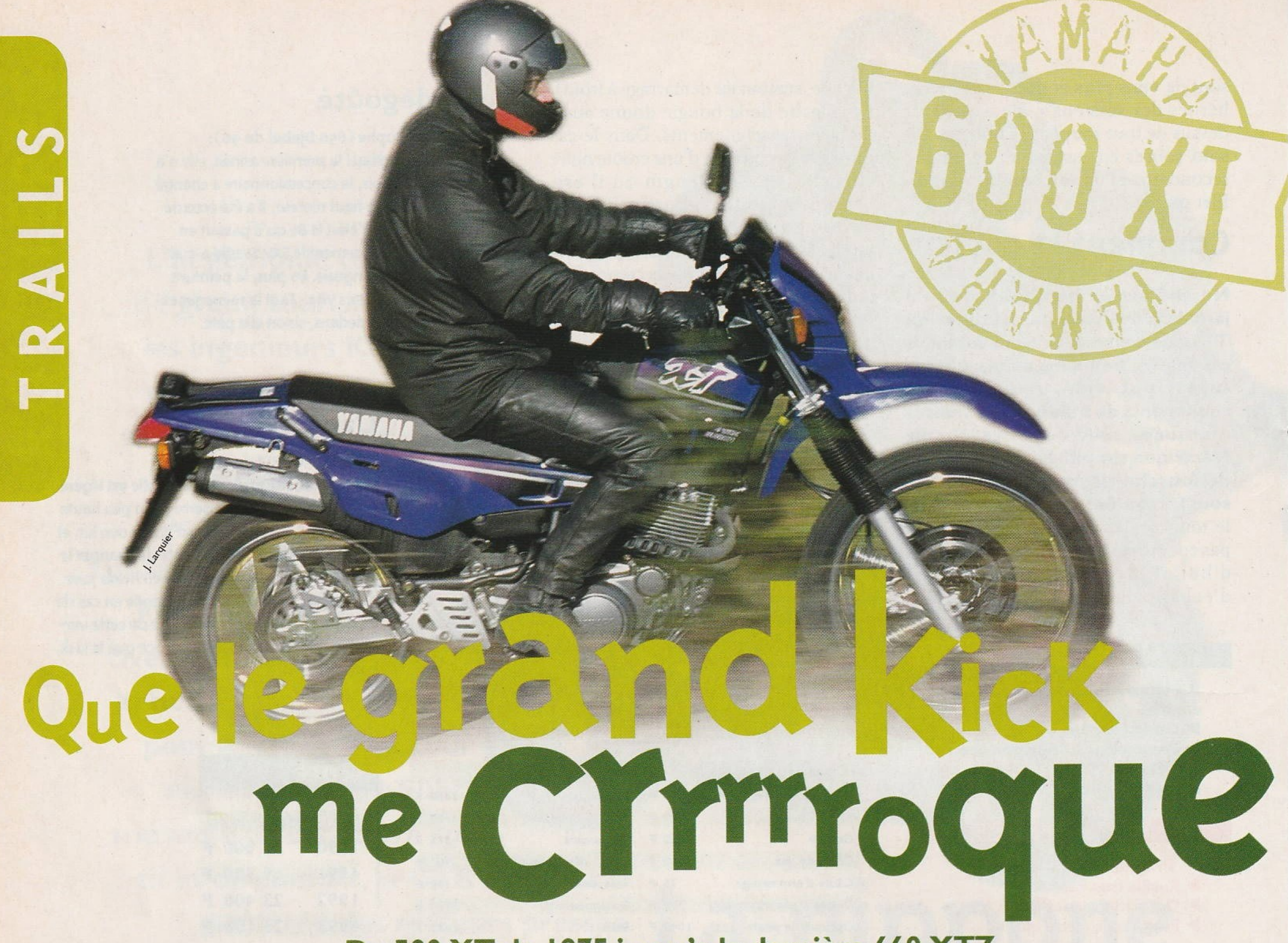
▶ **Distribution :** Le patin du tendeur de chaîne est à changer tous les 20 000 km. A faire confirmer par la facture correspondante. La chaîne peut durer plus de 80 000 km.

▶ **Réservoir :** Le bidon d'essence des Djebels 600 (premières versions) peut fuir aux soudures inférieures, à proximité du robinet.

▶ **Tout-Terrain :** Les machines qui ont goûté du chemin peuvent avoir des rayons cassés, des étriers de freins grippés, du jeu dans le bras oscillant, les joints spis qui fuient... Préférez les motos qui sont restées sur l'asphalte.

▶ **Moteur :** Les versions 650 qui souffrent d'une ovalisation excessive du cylindre consomment de l'huile et fument donc à chaud, à la reprise (noir).

▶ **Disque de frein avant :** Pièce à changer vers 50 000 km. Surveiller le voile et l'épaisseur.



Que le grand Kick me Crrrroque

Du 500 XT de 1975 jusqu'a la dernière 660 XTZ, la famille des gromonos Yamaha est fournie. Grâce à leur facilité d'utilisation et leur présentation valorisante, les XT sont des machines idéales pour débuter. Avec un coût d'utilisation et d'assurance réduit, elles préservent le porte-monnaie pour mieux rouler. Attention, un trail d'occasion peut révéler de désagréables surprises. D'autant plus pour un modèle qui subit les effets de la mode.

Historique

Apparu en 1984, le mono 600 cm³ équipe deux versions distinctes. La XT « de base », avec son kick et le petit réservoir, perpétue l'esprit de la 500. La Ténéré se veut la réplique des machines de rallye, jusqu'a la déco qui singe les motos du Dakar. Au registre des évolutions, citons : le démarreur électrique (86) le frein arrière à disque (87), le tête de fourche à double optique (88). La 600 XT.K (pour kick) évolue en profondeur dés 89 : diamètre des soupapes, carburateur, refroidissement, rapports de boîte, suspensions, freins, position de conduite, répartition des masses... La Ténéré disparaît en 91, au bénéfice de la XTZ 660. La XTK reste en 600 cm³, elle est épaulée par une version « électrique » depuis 1990 (XT.E). En 95, elle gagne un compte-tours, un bouton d'appel de phare (!), un disque de frein plus grand, et une boîte de vitesses plus douce (embrayage et sélection corrigés).

Les points faibles

Plusieurs millésimes de 600 monos ont eu à souffrir d'une lubrification défectueuse. Un défaut d'usinage de la pompe à huile en est la cause sur les modèles 86-87. Le problème ressurgit sur des modèles postérieurs lorsqu'on utilise une huile bas de gamme qui, usée, bouche les conduits de la pompe. L'étanchéité du carter (joint qui se rétracte en séchant, sur tous les modèles) est à incriminer dans les cas de grippage de ladite pompe. Au chapitre des griefs, signalons l'excessive mollesse des suspensions des modèles 84, tir corrigé par Yamaha les années suivantes. Bien sûr, en tout-terrain, il vaut mieux être au guidon d'un XT que d'un Ténéré, plus lourd (15 kg) et vulnérable en cas de gamelle (réservoir). Dans ce type d'utilisation, les réservoirs d'huile des versions antérieures à 88 ont tendance à faiblir au niveau de leurs soudures. En chemin, les rayons sont assez fragiles, même sur les derniers XTZ 660.

Les points forts

Efficacité et polyvalence sont les deux mamelles du 600 Yam. Les dernières versions sont plus confortables, même en duo, et permettent de longs périples routiers avec armes et bagages.

Ces motos sont des invitations au voyage, voire à l'aventure, pour ceux que les pistes africaines font rêver. Les économies épargnées à l'usage sont appréciées (5 l/100). Le moteur dispose d'une plage d'utilisation très étendue, de couple et de souplesse à revendre, et sait se montrer endurant pour peu qu'on en prenne soin (laissez le chauffer !). Le démarreur électrique a gommé l'aspect rébarbatif du démarrage, et sur les XT à kick c'est plutôt la légende que la compression qu'il faut vaincre. Ces machines, légères et vives, pardonnent plus facilement les erreurs de pilotage d'un débutant.

Les freins peu mordants des premières versions et le fort déport de masses, peuvent jouer autant de bonnes surprises sur le mouillé, que de mauvaises en cas d'urgence.

Comment la choisir

les points à surveiller

Au moins 6 trails sur 10 n'ont jamais posé leurs tétines dans la boue, profitez-en pour en trouver un. Pas de rayons détendus ou cassés, ni de peinture et plastiques rayés, aucun jeu dans les roulements de bras oscillant, jantes non marquées, selle sans déchirure, circuit électrique sans bidouille... Le disque de frein peut accuser un voile, signe de chute, et les joints spis de fourche risquent de fuir en cas de soufflet manquant ou éventré (attaqués par la poussière). Le bruit du moteur est révélateur de sa santé, monocylindre oblige. S'il cliquette ou cogne au ralenti, passez votre chemin. Ne tolérer qu'un « poum, poum, poum » bien clair, sans fumée à l'échappement. Attention d'ailleurs aux échappements vidés ou adaptables non homologués. Les soupapes et la culasse apprécient peu l'exercice. Idem pour les filtres à air allégés ou les kits moteurs, rarement efficaces et toujours hors-la-loi. Quelle que soit l'année de la machine, il faut porter exclusivement son choix sur une machine dans sa stricte configuration d'origine et n'ayant pas roulé en tout-terrain, c'est le gage d'une bonne affaire. ●

Pour

- Fiable si entretenue régulièrement
- Confort en duo
- Économique à l'entretien et en assurance
- Polyvalence

Contre

- Fragilité en TT
- Rouille facilement
- Lubrification défaillante
- Rayons cassants

Le dégoûté

Philippe (Ténéré de 86):
Depuis sa sortie, je voulais un Ténéré, mais de voir les copains galérer comme des malades pour démarrer, ça m'a refroidi. Dés que la version avec démarreur électrique est sortie, j'ai sauté dessus. Le plus gros problème est survenu à 30 000 km: un serrage qui a été pris en garantie, car la série de pompes à huile avaient un défaut, paraît-il. N'empêche que j'ai été privé de moto pendant mes congés. Je suis déçu que la peinture du cadre rouille si vite et que les joints spis m'aient lâché deux fois de suite.

L'accro

Patrick (600 XTE de 92):
J'ai craqué pour cette moto parce qu'elle est légère et peu haute de selle, je totalise aujourd'hui 12 000 km et je n'ai rencontré aucun pépin. Je viens juste de changer le pneu arrière. Ma copine apprécie assez le confort, mais il faut dire que l'on n'a pas fait de longs trajets. La XT m'a donné envie de moto simple, avec du caractère, je pense craquer pour un Guzzi California.

Côté prix

Accessoires	
Porte bagage	Bottelin: 1 570 F, Yamaha 1 880 F + valises entre 780 et 900 F
Tapis de réservoir	345 F (Bagster), 220 F pour XT
Protége-mains en PVC	165 F la paire (Acerbis)
Garde-boue près de la roue en 21	245 F (Acerbis) 330 F (Roncato)
Rayonnage en 250-18 AV	(jante Akront): 1 670 F avec rayons zingués, 1 880 F avec rayons inox
Réservoir ABS 18 litres	1 380 F (Acerbis)
Saute vent tête de fourche	435 F (Ermax)
Silencieux	1 200 F (Sito) 1 431 F (Marving) 2991 F (Giannelli) 2 768 F (Lazer)

Consommables			
Piston, axe & segments	520 F	Réservoir	3590 F
Filtre à huile	55 F	Tube de fourche	1280 F
Amortisseur	2355 F	Clignotant	155 F
Maître cylindre av.	440 F	Levier d'embrayage	48 F
Câble de gaz	260 F	Guidon	170 F
Disque d'embrayage	250 F	Échappement	2100 F
Boîtier allumage électr.	1230 F	Selle	780 F

Cote XTE

36 15 Moto Mag	
1990	13 000 F
1991	14 000 F
1992	17 000 F
1993	18 500 F
1994	22 000 F
1995	24 000 F

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	+ de 100000
Pneu avant			■								
Pneu arrière	■	■									
Plaquettes avant			■								
Tambour arrière			■								
Kit chaîne	■	■									

Mémo à vérifier en priorité


J. Larquier





◀ Le disque de frein est particulièrement exposé en cas d'utilisation intensive en TT (chutes...). Surveillez également les fuites au joint d'embase et au joint de culasse.

▶ **Disque de frein avant:** Pièce exposée aux chocs, surtout en TT. Dés 30 000 km, surveillez le voile éventuel, l'épaisseur et la régularité de la surface.

▶ **Pots:** Les machines qui causent trop librement de l'échappement risquent bien d'avoir les soupapes qui faiblissent (portées brûlées).

▶ **Réservoir d'huile:** Surveillez les éventuelles fuites d'huile, surtout aux abords des soudures. Les modèles antérieurs à 88 sont encore plus fragiles de ce côté.

▶ **Pompe à huile:** Faire vérifier son fonctionnement correct (débit, pression régulière) dés que possible. Certaine séries grippent (dépôts d'huile qui obstruent le mécanisme)

▶ **Allumage:** Le démarrage au kick requiert un allumage en excellent état pour ne pas se transformer en galère. Faire attention à l'étanchéité de la bobine (silicone), et respecter la fréquence des changements de bougie.

L'arrivée de Kawasaki dans la bataille des trails monocylindres n'est pas passée inaperçue. Les modèles proposés, depuis la 600 KLR de 84, ont tous fait étalage d'une technologie hors norme pour la catégorie. Au final, les trails Kawa se positionnent comme l'option « sportive » en la matière, fidèles en



S. Caillet

Le mono en furie

cela à l'esprit de la marque. Peu diffusés, ils se trouvent pourtant à bon marché en occasion.

Historique

Le premier gros mono Kawa, monté dans la KLR verte présentée au salon 83, crée l'événement. Double arbre à came en tête, quatre soupapes, refroidi par eau. Aucune de ces options n'avaient encore fait irruption dans le monde des motos polyvalentes, plutôt synonymes de simplicité. En 87, le mono gagne quelques cm^3 et 6 cv (de 42 à 48 cv) pour devenir la 650 KLR. Elle est transformée en 88 (partie-cycle, boîte de vitesses, habillage) et se présente en deux versions : la KLX, orientée TT pur et dur, et la Tangaï, qui joue la carte « routière » avec son carénage intégral et sa hauteur de selle raisonnable. En 93, la gamme est chamboulée. La Tangaï disparaît. La KLR se positionne en version « économique », épaulée par deux autres versions : la KLX, plus orientée TT (fourche inversée, cadre), et la version « Enduro 4 temps », baptisée KLX-R (sans kick ni fiche d'homologation).

Les points faibles

Encore plus hauts et rêches que les autres Trails, option sportive oblige (et l'image de marque des « verts » n'y est pas étrangère). Du coup, les pilotes de KLX ne sont pas à la fête en ville, à cause d'une maniabilité ardue et d'une hauteur de selle rédhibitoire. Sauf sur les Tangaï, le confort des passagers ne permet rien d'autre que des déplacements de dépannage (certains modèles n'ont même pas de poignées). Même le pilote souffre de la selle dure et du manque total de protection. Sur la route, les trails Kawa sont très turbulents, au détriment parfois de leur fiabilité. Pour en tirer le maximum, les possesseurs de ces engins doivent faire très attention à leur mécanique (suivi régulier, approfondi et coûteux) sous peine de la voir perdre ses qualités (réglages des jeux, usure rapide) ou simplement de casser (soupapes, chaîne de distribution, joint de culasse…). La finition est dans la mauvaise lignée japonaise (rouille, peinture vulnérable, roulements bas de gamme…).

Les points forts

Le monocylindre sportif, c'est lui. Toujours prêt à rugir, il rend les virées en KLR (ou X) très « chaudes ». Associé à une partie-cycle très saine, il permet d'enrouler les petites départementales à un rythme soutenu, sans mauvaises surprises. Le freinage d'origine n'appelle aucune critique, tant en puissance qu'en progressivité. A l'unisson, les Kawa sont d'excellents outils pour apprendre à rouler « vite et propre ». La position de conduite convient à tous, et les grands (+ 1,75 m) la trouvent très maniable en ville, en raison de son poids réduit. En balade TT, les KLX n'ont rien à envier à des machines d'enduro (genre Europe du nord). Elles permettent bien plus que l'initiation, et d'ailleurs, elles sont très souvent dévolues à cet usage (pneus, allégement électrique…). Seules les suspensions crient grâce quand on y va trop fort. C'est pourtant ce que le moteur incite à faire. De vraies boules de nerfs !

Comment la choisir
les points à surveiller

Pour choisir un mono Kawa, il faut avoir une bonne oreille, ou se faire accompagner d'un tympan expert. Si la chaîne de distribution est usée, un sifflement se fait entendre à bas régime. En donnant des coups de gaz successifs, elle peut claquer violemment contre le carter. Si les soupapes ne sont plus étanches (sièges marqués ou « brûlés »), la machine n'a plus assez de compression. On peut la tester au kick sur les motos qui en sont pourvues, ou en poussant la machine en prise (première enclenchée) : normalement, la roue ne doit pas tourner. Au delà de 30 000 km, une chaîne de distribution et une segmentation neuve remettent le moteur en condition. Ce point doit figurer sur le carnet d'entretien. Comme pour toute machine qui pratique le hors piste, attention aux détails « TT » : plus de contacteur, plus de batterie, pot vidé... Surveillez l'état du disque de frein, soumis à rude épreuve (pas de voile, pas de rayures profondes, pas de coups, chutes TT). Le maître-cylindre de frein avant peut avoir une membrane poreuse (fuite de lockeed à la tige poussoir, sous le levier). ●

Pour

- ▶ Le caractère « original » d'un mono
- ▶ Aptitudes marquées au TT (modèle KLX)
- ▶ Tenue de route rigoureuse

Contre

- ▶ Distribution à surveiller
- ▶ Entretien très cher pour un mono
- ▶ Passager hors sujet (sauf Tengaï)

Le dégoûté

Laurent, Tengaï de 89 (40 000 km):
Je gare ma moto dans Paris et elle est victime d'attaques de corrosion terribles. Je me demande s'il en restera dans deux ans ! Le carénage est très fragile, il se desserre avec les vibrations puis se fend autour des attaches. La finition de la partie électrique m'a joué des tours (plus de contact au démarreur et pas de kick, ça fait toujours plaisir...).

L'accro

Thierry, KLR de 89 (45 000 km):
Le moteur est un régal, pêchu et endurant, et sans aucun pépin grâce au refroidissement liquide. Le confort est bon pour les petits trajets en dessous de 150 km. La partie-cycle est saine, mais la dégradation de la tenue de route peut venir d'un amortisseur arrière usé à 30 000 km. En TT, elle permet d'apprendre bien mieux que les concurrentes.

Côté prix

Accessoires	
Bulle adaptable haute	Secdem : de 473 à 520 F
Tapis de réservoir	Bagster : entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand : 520 F
Sacoche	Bagster : de 330 F (PVC) à 1050 F (cuir) Briand : 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-paquets	Bottelin : 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier), Givi : 550 F, Jouvin : 590 F
Amortisseur ar.	Bottelin : 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier), Givi : 550 F, Jouvin : 590 F
Amortisseur ar.	3 450 F (Fournales)
Silencieux	2 590 F (Giannelli) 2 629 F (Laser Produro)
Kit chaîne	678 F (DC)

Consommables			
Piston, axe & segments	950 F	Réservoir	2873 F
Filtre à huile	21 F	Levier d'embrayage	69 F
Filtre à air	69 F	Clignotant	213 F
Câble de gaz	115 F	Levier de frein	73 F
Disque d'embrayage	288 F	Échappement	1873 F
Boîtier allumage électr.	2414 F	Rétroviseur	207 F

Cote Tangaï

36 15 Moto Mag	
1990	15 000 F
1991	15 500 F
1992	18 000 F

Cote KLX

36 15 Moto Mag	
1993	23 200 F
1994	26 000 F
1995	29 000 F

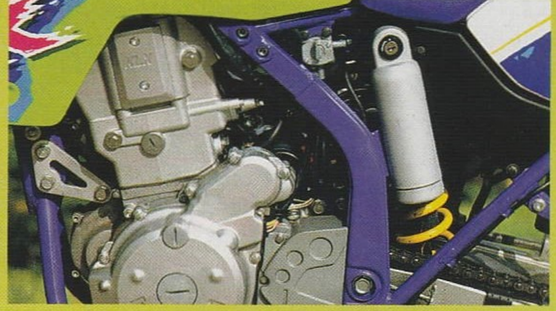
Côté usure

Km	5 000	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	+ de 100 000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité



S. Caillet





◀ Les amortisseurs arrière soumis aux contraintes du TT signalent leur état de fatique par des fuites d'huile. Heureusement, ils sont reconditionnables à moindre frais.

▶ **Roulements:** de roues, de colonne de direction et de bras oscillants, ils sont peu étanches et grippent. Attention aux nettoyeurs haute pression. Traquer les grondements ou points durs.
▶ **Amortisseur:** Il s'use vite en usage intensif. Surveillez les traces d'huile sur le corps (tige) et autour. Ne vous faites pas avoir : ces combinés sont reconditionnables à moindre frais (et hors de prix en neuf !)
▶ **Moteur:** Vérifiez bien la fréquence et le sérieux de l'entretien. Le mono Kawa n'est solide que s'il est bien suivi. Tester la perte éventuelle de compression.
▶ **Pots:** Les adaptables type TT augmentent le bruit mais pas la puissance... Le collecteur d'origine peut se dessouder au ras des collerettes (fuites de gaz).



Pour l'usage routier auquel la plupart des trails sont dévoués, un monocylindre ne suffit plus. Dés 1980, BMW grille la concurrence avec la R 80 GS. Honda relève le défi du trail bicylindre, avec la XLV 750 en 84. La copie est revue en 86, avec la Transalp. La machine fait un tabac. Carénage « intégral », look BCBG et moteur V-twin auréolé d'une victoire au « Dakar »: tout pour plaire. Modèle fiable et encore d'actualité, c'est aussi un bon choix comme première moto.

S. Caillet

Souris des villes et rats des champs

Historique

La Transalp dispose d'une base mécanique très similaire à d'autres V-Twin de la marque (VT 500, Rêvère 650, Shadow 600...). Mais chaque engin est différent de l'autre, jusqu'à la moindre rondelle. En terme de « généalogie », la XLV 600 (nom de code de miss Transalp) doit tout à la 750 XLV. C'est sa version « aboutie », moins farfelue (formes biscornues et peinture criarde), qui se charge de rassembler ceux qui n'ont pas été séduits par la grosse XLV. Peu de changement depuis la sortie de la Transalp. Un frein à disque en remplacement du tambour arrière est la plus grosse évolution qu'elle ait connue, en 1991. Bien entendu, les fabricants d'autocollants bossent chaque année, pour s'évertuer à démoder le millésime précédent. En 1994, le museau de la Transalp se paye un petit lifting. Du coup, la protection du pilote s'en trouve améliorée.

Les points faibles

Quand on est capable de tout, on n'est parfait nulle part. C'est le plus gros défaut de la Transalp. Ceux qui aiment cruiser à allure soutenue lui reprochent son niveau de protection insuffisante (bulle haute adaptable pour y remédier) et sa trop faible autonomie (170/200 km). Les adeptes de la rando en tout-terrain n'apprécient pas sa hauteur de selle et le prix de la chute. Ses aptitudes en chemin sont d'ailleurs beaucoup moins limitées qu'il n'y paraît. Trop fade, le moteur est avare en sensations. A moins de s'amuser à le faire cogner en sous-régime, ce qui n'a aucun intérêt, on oublie sa présence. Il souffle régulièrement, mais plutôt à la manière « Black et Decker » que « Smith et Wesson ». Des lacunes d'équipement ne permettent pas à la Transalp d'être « zéro défaut ». Il manque une montre de bord, une béquille centrale et l'air conditionné pour qu'elle soit parfaite. La selle est trop dure et glissante au goût de certains.

Les points forts

Tout le monde applaudit l'exceptionnelle fiabilité de la Transalp, y compris ceux qui avouent ne pas lui mener la vie facile. Les interventions mécaniques sur la XLV 600 sont limitées à l'entretien. Elle encaisse sans broncher les longs parcours autoroutiers ou sur pistes poussiéreuses, solo ou en duo chargé, avec le même bonheur. Ne comptez pas sur elle pour vous fournir un prétexte pour sécher les cours ou planter le turbin, elle démarre tous les matins, quelle que soit la météo. Ses qualités dynamiques sont à la hauteur du reste. Elle tient bien la route, sans réactions vicieuses, et freine correctement (trop juste disent certains, surtout en duo). En fait, le frein avant ne manque pas de pêche, mais subit les conséquences d'une fourche trop souple et qui vrille. Résultat, la machine se « plante » sur l'avant, le guidage souffre

d'approximation et on peut bloquer la roue sans l'avoir vraiment décidé. L'apport du disque arrière est indéniable. Il permet de stabiliser l'assiette de la moto et de mieux répartir les masses au freinage.

Comment la choisir
les points à surveiller

Préférez par dessus tout une moto n'ayant pas fait de tout-terrain, qui l'use quatre fois plus vite. Les derniers modèles équipés du frein à disque et du nouveau carénage sont plus agréables à l'usage. Toutefois, il n'y a pas de quoi préférer un modèle plutôt que l'autre. Privilégiez les motos à faible kilométrage, et vérifiez les factures d'entretien. Sur les premiers modèles (87 et 88), la chaîne de distribution a une durée de vie plus courte que sur les autres (à partir de 40 000 km). Néanmoins, plusieurs machines ont passé les 80 000 km sans intervention. Les couinements dans le train arrière proviennent des biellettes du « Prolink » qui réclament un peu de gras. Cela ne justifie aucune intervention. D'autres détails, tels que les visseries du tableau de bord qui se font la malle (vibrations), ou le porte-bagages qui se fend (charge trop lourde) peuvent déprécier l'engin.
Les premiers modèles avaient un boîtier d'allumage mal positionné sous la selle (avant 1989). Si le lascar au guidon pèse plus de soixante-dix kilos, la selle plie légèrement et écrase les contacts dudit boîtier, qui n'allume plus rien. ●

Pour

- ▶ Fiabilité des AMX 30
- ▶ Polyvalence ville/route/piste
- ▶ Vieillit bien (finition et équipement)
- ▶ Plus à l'aise qu'il n'y paraît en TT

Contre

- ▶ Protection du pilote (modèles 87 à 94)
- ▶ Fourche trop souple
- ▶ Prix de la chute en TT
- ▶ Disque avant fragile

La dégoûtée

Corinne, Transalp de 91. (25 000 km):
Je la trouve limitée sur longues distances, du fait de son autonomie réduite. Elle manque de puissance, surtout en reprises à partir de 5000 tr/mn. L'inconfort de la selle et la faible protection du buste face au vent rend la route pénible. Attention quand on s'accroche trop au guidon, elle se met à louvoyer à partir de 120 et ça donne le mal de mer!

L'accro

Eric, Transalp de 89 (52 000 km):
Ma moto a dans les roues des milliers de kilomètres de pistes diverses, il est injuste de dire qu'elle ne tolère pas cet usage. Dans la boue, le sable ou les pistes caillouteuses et tortueuses sur lesquelles je l'ai traînée, elle n'a jamais failli. L'escapade hors bitume est un plaisir. Sur petites routes, en ouvrant un peu, on laisse tout le monde derrière!

Côté prix

Accessoires	
Bulle haute (avec becquet)	Ermax: de 540 à 600 F (15 teintes). Secdem: de 520 à 573 F selon la teinte. Hein Gericke: 680 F. (transparent)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir) Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Amortisseur ar.	Fournales 3 630 F
Kit chaîne	918 F (DC)
Silencieux	2 629 F (Lazer produro). 1 458 F (Marving). 2 236 F (Remus alu poli)

Consommables			
Piston, axe & segments	531 F	Réservoir	3457 F
Filtre à huile	63 F	Levier d'embrayage	100 F
Filtre à air	145 F	Clignotant	172 F
Câble de gaz	63 F	Levier de frein	90 F
Disque d'embrayage	327 F	Échappement	1761 F
Boîtier allumage électr.	1279 F	Rétroviseur	132 F

Cote

36 15 Moto Mag	
1990	15 900 F
1991	18 000 F
1992	22 800 F
1993	26 600 F
1994	30 700 F
1995	36 000 F

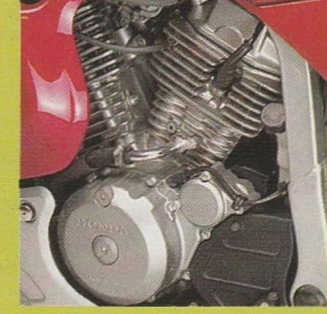
Côté usure

Km	5 000	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	+ de 100 000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité


S. Caillet/DR





◀ Le TT, ça use. Préferez une machine qui n'a connu que le bitume. Les modèles antérieurs à 1991 sont identifiables à leur frein arrière à tambour (faiblard).

▶ **Disque de frein avant:** Pièce sous-dimensionnée. Dès 30 000 km, le disque peut être voilé et/ou trop usé en épaisseur. Conditionne la qualité du freinage, déjà décrié sur ce modèle.
▶ **Distribution:** La chaîne est à changer au delà des 70 000 km. A faire confirmer par la facture correspondante.
▶ **Plastiques:** Les machines qui ont tâté de l'ornière s'en souviennent par des fissures sur le carénage ou caches latéraux. Les « rats » Transalp sont de bonnes affaires pour ceux qui ne se regardent pas passer dans les vitrines.
▶ **Roulements:** De roues, de colonne de direction et de bras oscillant, ils sont peu étanches et grippent. Usure prématurée souvent due aux nettoyeurs haute pression. Traquer les grondements et points durs dès 25 000 km.
▶ **Allumage:** Le boîtier mal placé sur les premiers modèles risque d'être écrasé par la selle qui s'affaisse.



S. Caillet

L'intercep

La Honda 650 NX s'impose comme une nouvelle déclinaison du concept trail-bike. Rat des villes ou rat des champs, elle perpétue l'esprit des glorieuses XL grises, les 250 de 1972! Aujourd'hui, elle fréquente plus volontiers les grandes villes que les sous-bois, au bénéfice de sa fiabilité en occasion.

Historique

Lancée en 1988, la Dominator est extrapolée de la base mécanique de la XLR. Monocylindre, refroidissement à air, simple arbre et quatre soupapes: des techniques que Honda maîtrise depuis plus de 20 ans. Arrivée en 1990 d'une petite NX, l'urbaine 250 au look très « Dominator ». En 91, la 650 évolue dans le bon sens. Le réservoir d'essence gagne 3 litres, le carénage est redessiné au profit d'une meilleure protection du pilote. Le démarrage peut toujours se faire au kick (vive les vraies motos!) mais pas béquille déployée (vive la sécurité active!). Le porte-paquet devient porte-bagages, par une surface et une résistance accrues. Des retouches qui rendent la machine plus homogène.

En huit années de carrière, la machine n'a pas subi de transformations fondamentales, preuve que la base est saine. En occasion, son prix de vente en neuf et sa côte d'amour la font surcoter.

Les points faibles

Les premières motos commercialisées, de 88 à octobre 91, souffrent de petits désagréments de jeunesse. Plusieurs pannes électriques (allumage CDI, circuit de charge de batterie, démarreur) et des disques de freins qui se fendent (trop généreusement ajourés jusqu'en 1990) ont gâché la réputation de la 650 NX. Heureusement, les défauts ont souvent été pris en charge par la garantie. La culasse, de même conception que celle qui coiffait les 600 XL (R, LM, RM, XR), a été revue afin de gommer le point de chauffe entre l'admission et l'échappement. Elle n'a ainsi plus tendance à se fendre sauvagement comme sur nombre de 600, ce qui est la moindre des choses. Les passagers râlent sur la selle glissante, trop étroite et dure. Les poètes regrettent toujours une décoration qui vous fait passer pour un attaché commercial du dernier long métrage de Spielberg.

Les points forts

Toujours bon pied, bon œil, la NX n'ennuie jamais son pilote, quelle que soit la route. Elle conjugue la légèreté des trails avec la précision des sportives de la gamme, tant en tenue de route qu'en freinage. Le moteur, qui incite tant à jouer, reste robuste et sobre (6.3 l d'essence et 0,03 l d'huile en moyenne aux 100 km). Le démarrage électrique rend la Dominator facile, tandis que le kick permet aux balèses de jouer au vétéran... ou d'alléger la bécane pour plus de « fun ». La « Domi » est une excellente urbaine, on en a même vu qui s'acoquinent avec des coursiers! Le freinage, hyper pointu, peut se révéler gourmand en plaquettes mais emballe tout le monde sur le plan de l'efficacité et de l'endurance (atout en montagne). Rouler en Dominator n'engendre pas la morosité. Cette moto répond parfaitement aux critères de polyvalence et de facilité d'usage d'un trail.

Comment la choisir
les points à surveiller

Règle d'or numéro un : trouver une Dominator « de ville ». Vous éliminerez ainsi toutes celles qui ont plus de 30 000 km (réalésage, soupapes et chaîne de distribution à changer vers ces kilométrages), l'usage routier fatigue plus le mono. Inutile de parler des ravages du TT, allant de l'amortisseur rincé aux jantes voilées en passant par le cadre plus très droit et la peinture ruinée. Pour user une moto de la sorte, il est plus rationnel de la choisir quasi-neuve et de suivre l'entretien de prés. On élimine ainsi les risques de mauvaises surprises occasionnées par un usage intensif antérieur. Les vibrations peuvent avoir raison des points d'attache du carénage, de minuscules fissures parcourent alors la peinture (non teinté dans la masse).
Les pots et silencieux d'origine sont indestructibles, raison de plus pour éviter les adaptables pas toujours efficaces, ou les vidages intempestifs. Ces modifications ruinent le moteur en modifiant son rendement, et peuvent avoir été effectuées après une gamelle, seule raison pour broyer la ligne d'origine. ●

Pour

- ▶ Moteur vif et fiable.
- ▶ Finition et résistance au temps
- ▶ Economie d'utilisation
- ▶ Moto simple, idéale pour débuter

Contre

- ▶ Vibrations « ravageuses »
- ▶ Amortisseur arrière peu endurant
- ▶ Disques de freins qui s'usent vite
- ▶ Passagers aussi

tor

Le dégoûté

Eric (Dominator de 93)
J'ai explosé la boucle arrière du cadre en chargeant trop. Le moteur chauffe en ville, c'en est même gênant, on doit rouler à 45 km/h pour le refroidir et ce n'est pas toujours possible ! Après l'avoir traînée dans la gadoue régulièrement, je trouve que tout finit par se ternir et la peinture des plastiques commence à sauter. En virée autoroutière, ça rame sec !

L'accro

Maurice (650 NX de 90) :
Ma moto a aujourd'hui 63 000 km. Je n'ai refait le moteur et la distribution que par pinaillage. Elle perdait de la patate au dessus de 4 000 tours ! Les pneus et les plaquettes, c'est la seule routine. Le moteur accepte tellement la charge que je me suis fait plusieurs vacances en duo. Je ne trouve pas encore de quoi la remplacer, elle est tellement aboutie.

Côté prix

Accessoires	
Porte bagage	Bottelin : 1 570 F, Hemmer : 1 680 F + valises entre 700 et 900 F
Tapis de réservoir	345 F (Bagster)
Rayonnage 250-18 AV	(jante Akront) : 1 600 F rayons zingués, 1 800 F rayons inox
Saute vent tête de fourche	435 F (Ermax)
Bulle haute	643 à 708 F (Secdem)
Silencieux	1 600 F (Devil), 1 980 F (Carbon Force)
Kit chaîne	1 480 F (Honda) 890 F (Afam) 595 F (EK) 689 F (DC)

Consommables			
Piston, axe & segments	710 F	Réservoir	NC
Filtre à huile	68 F	Fourche complète + tés	3143 F
Filtre à air	210 F	Clignotant	150 F
Plaquettes avant	533 F	Levier d'embrayage	105 F
Câble de gaz	172 F	Levier de frein	99 F
Disque d'embrayage	930 F	Échappement	1467 F
Boîtier allumage électr.	780 F	Carénage complet	2796 F

Cote

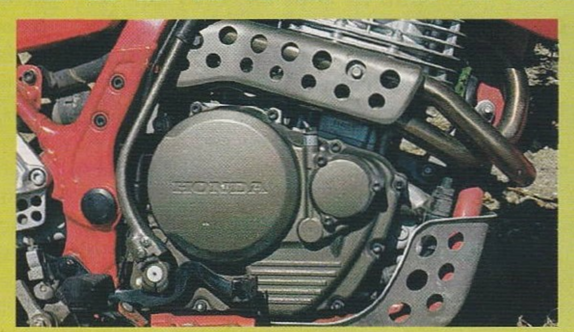
36 15 Moto Mag	
1991	17 000 F
1992	20 000 F
1993	24 000 F
1994	28 000 F
1995	33 000 F

Côté usure

Km	5 000	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	+ de 100 000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité


S. Caillet





◀ Les pots d'origine sont préférables aux adaptables, a condition qu'ils aient conservé leur chicanes, sinon rendement en baisse pour le moteur.
La finition des modèles récents, fabriqués en Italie a reculé.

▶ **Disque de frein avant:** Pièce sous-dimensionnée qui s'use beaucoup plus vite que sur d'autres motos. Dés 30 000 km, surveillez le voile et l'épaisseur, voire les fentes entre les trous d'ajourage.
▶ **Tout-terrain:** La Dominator souffre vite en TT, notamment l'amortisseur arrière qui peut fuir. Surveillez l'allure du tête de fourche et du réservoir, aussi vulnérables que chers à remplacer.
▶ **Electricité:** Attention aux versions d'avant 91 (CDI, régulateur, démarreur...) Signe avant coureur d'un gros pépin : toutes les ampoules grillent (phare et feu, clignos, tableau de bord).
▶ **Plastiques:** les machines qui roulent en ville s'en souviennent par des fissures sur le carénage ou caches latéraux. Le préjudice n'est qu'esthétique, sauf qu'au prix du plastique, la décote est sévère.



Le cocktail europ

La F 650 est une BMW exceptionnelle à plus d'un titre. D'abord, c'est le premier monocylindre à arborer l'écusson bleu et blanc depuis plus de trente ans (la R 27). C'est aussi la première « BM » sans cardan! Avec sa roue avant de 19', elle est la plus routière des trails monocylindres. D'occasion, elle profite aussi du prestige de ses grandes sœurs pour surcoter. Intransigeance de rigueur.

Historique

Présentée au salon 93, la F 650 « Funduro » est présentée comme la machine d'entrée de gamme du constructeur bavarois. Elle profite de toute la rigueur et du sérieux de la marque. En optant pour un créneau déjà saturé par la concurrence (les trails mono), BMW y impose d'emblée de nouveaux concepts. D'abord, cette F 650 est conçue en deux versions (de 34 et 48 cv, à 6500 tr/mn), pour coller aux nouvelles réglementations européennes. Ensuite, elle est composée d'éléments de provenances diverses, et assemblée en Italie. Un moteur Autrichien (Rotax), un cadre Allemand suspendu par des éléments Japonais (Showa), le tout alimenté par des composants français (Valéo). Le mélange fonctionne à merveille, mais reste, malgré ces efforts, plus cher que la concurrence nippone. Depuis la première commercialisation, rien n'a changé sur la F 650, sinon le nuancier du vendeur.

Les points faibles

La F 650 s'annonce d'emblée comme une trail routier. pas étonnant dés lors de trouver ses aptitudes au TT plus limitées que les modèles concurrents. En fait, elle encaisse toutes les pistes roulantes, mais se trouve à la peine dans la boue (garde-boue près de la roue). Dans les évolutions plus « endurisantes », la roue de 19' ne permet pas un guidage précis de l'engin. Sur route, c'est son niveau de protection réduit qui fait râler. Beaucoup d'entre vous attendent une bulle plus large et plus haute pour pouvoir tailler la route sans fatiguer. L'agrément des commandes ne soulève pas de critiques, si ce n'est la béquille latérale. Impossible à déplier lorsqu'on se trouve en selle, elle tient la machine bien trop droite et en équilibre précaire. Heureusement que la centrale rattrape le coup (seule moto de cette catégorie qui en soit équipée).

Les points forts

La « Funduro » est une moto facile à vivre. Sa hauteur de selle raisonnable, sa légèreté et sa maniabilité exceptionnelle (malgré 189 kg sur la balance) en font l'arme absolue contre les embouteillages. Le mono Rotax 5 soupapes est fidèle à sa réputation. Un peu creux sous 3500 tr/mn, il fait ensuite preuve d'une allonge fantastique. Il permet de rouler sur le dernier rapport sans cogner, d'enrouler en souplesse, ou au contraire, de jouer dans les tours avec une pêche conséquente. Associé à une partie-cycle imperturbable en toutes circonstances, il fait de F 650 une moto idéale pour s'amuser sur petite route sinueuse.

L'équipement de la BMW est au niveau des standards de la marque. Porte-bagages large, poignées pratiques et selle large permettent les virées avec passager et bagages sans difficultés. Le joli réservoir en plastique (bravo) contient 17,5 litres, largement de quoi traverser la Lozère un dimanche.

Comment la choisir
les points à surveiller

Comme le veut la tradition, l'acheteur de BMW d'occasion, quelle que soit la machine de la gamme, se doit d'être tatillon, scrupuleux et exigeant. C'est que, comme ses grandes sœurs au macaron bleu et blanc, la F 650 se trouve souvent mise à prix 10 à 15% plus cher que la cote officielle. Ça s'appelle « l'effet d'image ». Rien ne sert de ramener le vendeur à la raison pour lui faire baisser le tarif, il faut plutôt le pousser à justifier la différence. « J'ai fait les vidanges avec de l'huile à 200 F le litre, je l'ai toujours lavée à l'eau de source après chaque sortie… ».
Demandez les moindre justificatifs, exigez des pneus et une transmission secondaire neufs. Il faut que la moto vaille vraiment le supplément que vous allez lâcher. Bien entendu, le carnet d'entretien, estampillé par un agent du réseau BM, sera une pièce précieuse.
Surveillez l'état du tendeur de chaîne secondaire. Quelques modèles de F 650 ont le pot d'échappement qui se dessoude au niveau du collecteur 2 en 1. L'acheteur ne doit tolérer aucune lacune dans la présentation générale (il pourra ainsi revendre, lui aussi, sa moto au dessus de la cote) ●

Pour

- ▶ Moteur plein de ressources.
- ▶ Polyvalence ville/route/piste
- ▶ Adaptée aux jeunes permis.
- ▶ Vieillit comme une BMW (finition et équipement)

Contre

- ▶ Protection du pilote (plus de 1,70 m)
- ▶ Béquille latérale ignoble
- ▶ Aptitudes TT réduites
- ▶ Surcote comme une BMW



Le dégoûté

Christophe, F 650 de 95. (21 000 km):
Ma moto démarre difficilement par temps froid au dessous de 5 degrès. Je trouve le freinage avant trop faible et la tenue de route parfois étrange (guidonnages et louvoiements par grand vent). L'avant doit être trop léger, à moins que ce ne soit la roue de 19'? En été, quand le ventilateur se met en marche, il renvoie toute la chaleur de la culasse sur les jambes, c'est désagréable.

L'accro

Bruno, F 650 de 94 (10 000 km):
J'ai choisi la F 650 pour la réputation de la marque et la facilité de conduite pour un débutant. L'espacement entre les vidanges et tout l'entretien est réduit au strict minimum. c'est vraiment une moto conçue pour durer. Au niveau budget et compétences de pilotage, elle est idéale pour commencer la moto dans de bonnes conditions.

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable haute	Secdem: de 756 à 832 F (selon teinte)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PIC) à 1 050 F (cuir)
	Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-paquets	Bottelin: 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier),
	Givi: 550 F, Jouvin: 590 F
Amortisseur ar.	3 450 F (Fournales)
Kit chaîne	928 F (DC) 1 319 F (Hein Gericke)

Consommables

Piston, axe & segments	1149 F	Réservoir	949 F
Filtre à huile	65 F	Levier d'embrayage	145 F
Filtre à air	36 F	Clignotant	136 F
Câble de gaz	160 F	Levier de frein	145 F
Disque d'embrayage	7 x 37 F	Échappement	2165 F
Boîtier allumage électr.	2300 F	Rétroviseur	168 F

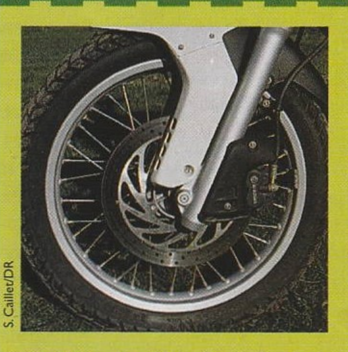
Cote

36 15 Moto Mag	
1994	29 500 F
1995	33 000 F

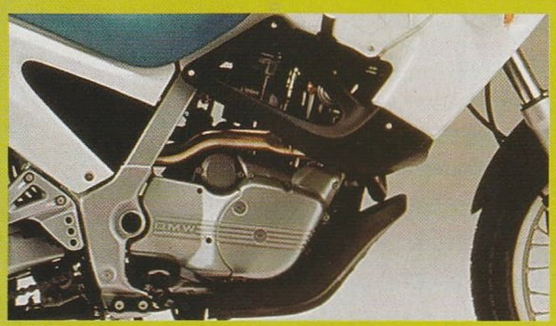
Côté usure

Km	5 000	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	+ de 100 000
Pneu avant											
Pneu arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité



S. Cailliet/DR





◀ La Funduro est rarement utilisée en TT. Heureusement pour elle, car sa fourche est dépourvue de soufflets protecteurs (attention à l'état des joints spis).

▶ Fourche: **Non équipée de soufflets, la fourche de la Funduro est assez exposée aux projections. Surveillez qu'il n'y a pas d'huile sur les tubes plongeurs (joints spis usés).**

▶ Tendeur de chaîne secondaire: **Surveillez l'état de la roulette du tendeur. Elle ne doit pas présenter une usure supérieure à 30%. Après, elle n'assure plus son office et les kits chaînes défilent.**

▶ Collecteur d'échappement: **Certaines séries de pots se dessoudent au niveau du raccordement des 2 tubes en 1 seul.**



Avec son Twin dix soupapes refroidi par eau, crachant ses 70 cv à 7000 tr/mn, la Super Ténéré ne fait pas dans la dentelle. Elle renverse les habitudes de la catégorie trail : double frein à

Le trail aux hormo

disque, carénage. Aujourd'hui, elle est devenue le symbole des routières « baroudeuses ». En occasion, la XTZ 750 est très prisée. il ne faut pourtant pas se précipiter sur la première venue.

Historique

La première apparition de la SuperT a lieu au salon 1988. Elle est conçue pour chasser sur les terres des Honda Transalp et Africa-Twin, et pourquoi pas ravir le titre du meilleur gros trail aux teutonnes R 100 GS. Le moteur bénéficie des techniques développées sur la série FZ « Genesis ». Il a un rendement exceptionnel (10 cv de plus que toute les concurrentes) et une compacité maximum. C'est bien le seul twin au monde qui soit issu d'un quatre cylindre. Son architecture originale le trahit (cylindres inclinés à 45°, pompe à eau en avant du carter moteur). En 1990, Yamaha revoit la fonderie du couvre-culasse (déformations), l'implantation du réservoir d'huile et le filtre à air (pour gagner en souplesse). La position de conduite (repose-pieds), l'embrayage et le circuit de freinage (durits) sont également modifiés (a partir du millésime 91). En 92, de nouvelles modifications de l'embrayage sont sensées rendre la sélection plus douce et précise. En vain.

Les points faibles

Jouer les urbaines ou faire des ronds entre les arbres n'est pas son fort. Tous les pilotes de moins d'un mètre soixante-quinze ont du mal à poser les deux semelles au sol. C'est la mode des « sauterelles » qui veut ça. Le freinage de la Super Ténéré a beau être nanti de deux disques (et de nouvelles canalisations en 90), il manque toujours de puissance et de « feeling ». Le fort déport des masses et le manque de rigidité de la fourche ne sont pas étrangers à ces critiques. Il est très difficile de « sentir » son freinage sur la XTZ. Comme sur sa cousine TDM, la boîte de vitesse a hérité du syndrome Yam. Il y a autant de faux points morts que de rapports, les vitesses accrochent et la commande d'embrayage est aussi dure que sur une vieille BM (mal réglée...). Aucune des versions corrigées (90 et 92) ne parvient à rattraper le handicap. Les mécanos soupçonnent une erreur de conception dans l'implantation de l'arbre de sélection, juste dessous la pignonerie. A confirmer.

Les points forts

Les deux victoires au « Dakar » sont une belle carte de visite. Elle est à l'aise partout. Autant pour tailler l'autoroute que pour faire du tourisme. Ses ambitions sont de tailler des croupières aux routières. Pas la peine de s'aligner en Enduro régional, même si une escapade en chemin ne l'effraie pas. La XTZ s'impose sur tous types de terrains, avec une préférence pour ceux qui sont difficiles (pistes, routes enneigées...). Ses qualités moteur s'associent à un confort de tout premier ordre (protection efficace, place suffisante et position correcte, pilote et passager, suspensions « Pullman ») pour en faire la reine des voyages. La logeabilité est excellente, l'autonomie conséquente (plus de 300 km) et l'aptitude au chargement illimitée, ou presque. La machine reste sobre en essence, chaîne secondaire et pneus. Sa fiabilité est avérée, tant moteur que partie-cycle. Les quelques défauts de jeunesse des premiers modèles peuvent être corrigés sans problème.

Comment la choisir
les points à surveiller

Les premières séries de XTZ ont le carter de distribution qui suinte. Le changement de joint peut limiter les fuites, mais pour un temps limité. C'est en effet la pièce qui se déforme à la longue. Le remplacement par un carter de nouvelle forme ne pose aucun problème, sinon le prix (2 500 F), et résout définitivement l'hémorragie d'huile. Les réservoirs d'huile des modèles 89-90 ont aussi un chromosome 21... Leur patte d'attache peut se fendre ou arracher la soudure sous l'effet des vibrations. Fuites garanties. Dès 1991, le problème est résolu sur toutes les SuperT. Les disques de freins s'usent démesurément vite sur toutes les versions, attention aux disques voilés ou usés de plus de 20 % en épaisseur. Autre point noir à surveiller de près : l'état du faisceau électrique sous la selle. Il convient de le nettoyer et de l'étanchéifier en priorité, sous peine de voir les ampoules, fusibles et batteries défiler comme à confesse. Raison : « fuites » qui court-circuitent le régulateur de tension et mauvais remontages de la selle et du réservoir, qui écrasent alors des composants. ●

Pour

- Mécanique fiable
- Polyvalence Autoroute/route/chemin
- Protection et confort
- Autonomie correcte

Contre

- Amortisseur vite rincé
- Défauts de jeunesse (89-90)
- Freins sous-dimensionnés
Boîte exécrable

Le dégoûté

Raoul, XTZ de 91. (36 000 Km):
Je trouve son gabarit trop important. Cela doit altérer le freinage, très limite. La partie-cycle n'est pas rigoureuse. La consommation est énorme (moto mal réglée? NDLR). Pour faire l'entretien, courant, on est obligé de tout démonter, c'est scandaleux ! Bref, je regrette mon KLR et j'attends avec impatience ma BM...

L'accro

Antoine, XTZ de 93 (24 000 km):
La XTZ est une moto polyvalente, aussi à l'aise dans les embouteillages parisiens. elle est parfaite pour les grands (je mesure 1, 86 m) et permet vraiment d'« avaler du kilomètre ». Je trouve le moteur onctueux, fabuleux dans les tours (à partir de 5000) et doué d'une allonge exceptionnelle. la partie-cycle, chaussée en T 66 Michelin, ne m'a jamais trahi, elle permet de bien s'amuser sur petites routes.

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable haute	Ermax: de 540 à 650 F (différentes teintes). Secdem: de 576 à 635 F (trois hauteurs)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1 050 F (cuir), Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-paquets	Bottelin: 800 F (tubes) et 580 F (tige d'acier), Givi: 550 F, Jouvin: 590 F
Amortisseur ar.	3 450 F (Fournales)
Silencieux	2 629 F (Laser Produro inox) 1584 F (Marving)
Kit chaîne	829 F (DC). 1100 F (Afam)

Consommables

Piston, axe & segments	552 F	Réservoir	4676 F
Filtre à huile	59 F	Levier d'embrayage	71 F
Filtre à air	223 F	Clignotant	143 F
Câble de gaz	247 F	Levier de frein	71 F
Disque d'embrayage	8 x 54 F	Échappement	3925 F
Boîtier allumage électr.	2569 F	Rétroviseur	275 F

Cote

36 15 Moto Mag	
1991	23 600 F
1992	29 000 F
1993	33 500 F
1994	40 000 F
1995	46 000 F

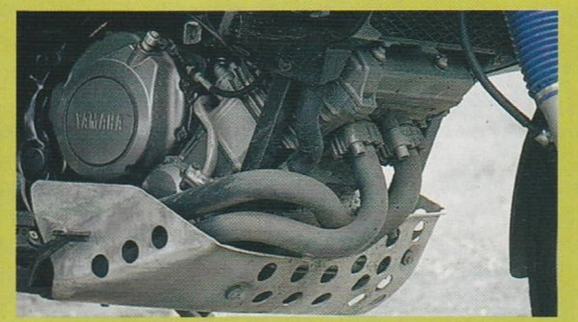
nes

Côté usure

Km	5 000	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	+ de 100 000
Pneus avant											
Pneus arrière											
Plaquettes avant											
Plaquettes arrière											
Kit chaîne											

Mémo à vérifier en priorité







◀ Les disques de freins s'usent prématurément, toutes versions confondues. Les disques voilés sur ce type de machines sont donc assez courants.

▶ **Roulements :** De roues, de colonne de direction et de bras oscillants, ils sont peu étanches et grippent. Attention aux nettoyeurs haute pression. Traquez les grondements ou points durs.

▶ **Disques de frein avant :** Pièces qui s'usent beaucoup plus vite que sur d'autres motos. Surveillez le voile et l'épaisseur. (maxi 20 % d'usure)

▶ **Boîte :** Certains propriétaires de modèles 89-90 ont fait remplacer les pièces améliorées les années suivantes (noix, cloche et crémaillère d'embrayage). Dans ce cas, la boîte est un poil plus douce. Vérifiez les factures de révision.

▶ **Réservoir d'huile :** Inspectez les abords des pattes de fixation sur les modèles 89-90, à l'affût de fuites.

▶ **Plastiques :** Les escapades en chemin peuvent avoir laissé des traces. Un flanc de super T coûte plus de 2 600 F... ouvrez l'œil !



Mister Big mono

Le plus gros monocylindre de série jamais produit, c'est lui. Avec son « bec de canard », impossible de le louper. Cet engin atypique se révèle un redoutable avaleur de bornes, très confortable. Il devient des plus efficaces dès que la route musarde. Même gonflé à ce point, le monocylindre reste économique. De plus, le Big DR se revend mal, donc pas cher. Le bon choix pour s'initier.

Historique

Pour s'attaquer aux trails multi-cylindres qui monopolisent le marché, les ingénieurs de Suzuki appliquent la tactique du « pied de nez ». Présentée fin 87 en version 750, avec son cylindre digne d'une tour de la Défense, et son carénage métissé de « Donald Duck », la Suzuki ressemble plus à un exercice de style (discutable) qu'à un engin commercialisable. Pourtant, elle séduit d'emblée ses premiers pilotes, par son agilité, sa précision de conduite et son caractère moteur bien marqué. L'année suivante, Suzuki pousse le bouchon un peu plus loin, en passant le moteur en 779 cm^3, c'est encore la version dite « 800 » qui circule de nos jours. Bien née, la DR ne sera pas modifiée au fil des ans, hormis les inévitables valses de décalcomanies.

Les points faibles

Le prix « d'attaque » auquel le DR se trouve vendu en neuf n'a pas de secret. L'épreuve du temps révèle vite les économies réalisées un peu partout. La rouille s'attaque à tout ce qu'il y a de métallique sur la moto en un temps record. Même la visserie n'y échappe pas! C'est dire si les traitements de surface sont appliqués avec parcimonie. A l'usage, il faut disposer de grandes jambes ou se faire greffer des prolongateurs. En ville ou lors des manœuvres, le poids très haut perché associé à la hauteur de selle excessive, déséquilibre le pilote à la moindre hésitation. Vu le prix des demi-réservoirs (2 800 F pièce), le pied qui glisse a tôt fait de ruiner le DR-iste. Le gros mono s'use vite sur route (distribution, soupapes, culbuteurs) et demande un entretien suivi. L'accessibilité n'est pas son fort puisqu'il faut démonter la selle et le réservoir pour toute intervention. La révision simple devient une séance de mécanique lourde.

Les points forts

Comme toutes ses cousines trails, la big DR fait de la polyvalence un art de vivre. De l'ornière à l'autoroute sans quitter la selle. Elle y apporte quelques trouvailles maison, tel le fameux « rostre » de carénage. La forme de ce dernier joue un rôle essentiel dans la protection du pilote et la tenue de cap à haute vitesse. La machine gagne trente kilos sur ses rivales à plusieurs cylindres, ce qui lui permet de ne rien concéder sur la route, et de faire preuve d'une agilité redoutable. la DR ne rechigne pas le baston, et son train avant précis et incisif, permet de s'amuser du premier virage venu. La consommation est très correcte en regard des performances et contribue à la réputation de « chameau » de la machine. L'économie est la vertu première de ce type de monture. Les aptitudes au duo (confort et place) et

au chargement du Big DR en font l'engin idéal pour les longs voyages.

Comment la choisir

les points à surveiller

Vu la finition déplorable de cette moto, le tour d'inspection doit être très rigoureux. La corrosion peut être nichée partout. Après vérification des soudures de cadre et de bras oscillant, surveillez le libre mouvement des étriers de freins (axes non grippés). Testez l'embrayage en poussant la moto au point mort moteur coupé (pas de frottement). Au niveau moteur, le tout est de trouver ceux qui n'émettent pas de bruits suspects, en laissant tourner au ralenti (à chaud) : pas de traces d'huile à l'extrémité du pot, et pas de fumée brune ou bleutée, surtout à la reprise. La tronche de la bougie donne aussi de bons renseignements, dans le cas où elle est recouverte d'une croûte noire et sèche, laissez l'engin où il est. Attention au circuit électrique qui souffre des économies. Le faisceau est mal protégé, sous le « bec », sortez le silicone ! Les joints spis de fourche risquent de fuir (voir sous les soufflets). Enfin, inspectez les soudures du réservoir d'essence, qui ont tendance à lâcher sur certaines séries (89-90/92-93). ●

Pour

- ▶ Mécanique économique
- ▶ Polyvalence d'utilisation
- ▶ Confort sur route, et en duo

Contre

- ▶ Vieillit très mal (finition et équipement)
- ▶ Poids et selle haut perché.
- ▶ Accessibilité mécanique

Le dégoûté

Fred, DR 750 de 88 (62 000 Kms): Cette moto rouille de partout, surtout après un démontage. Le moteur demande beaucoup de frais après 30 000 km et consomme beaucoup d'huile après 40 000 km. Le tendeur de la chaîne de distribution a cassé à 32 000, j'ai eu tout le moteur à refaire. J'en ai marre des trails en solde!

L'accro

Philippe, DR 800 de 91 (32 000 km): Au bout de trois ans, elle s'avère être fiable, coûte peu en entretien et me satisfait autant en usage quotidien que lors de longs trajets. L'autonomie de plus de trois cent kilomètres permet tous types de déplacements (nationales désertes, autoroute...). L'excellente tenue de route de cette moto très rigide permet de bien s'éclater sur petites routes. Vive le mono!

Côté prix

Accessoires

Bulle adaptable haute	Ermax: de 540 à 650 F (15 teintes).
	Secdem: de 576 à 708 F (selon année et hauteurs)
Tapis de réservoir	Bagster: entre 450 et 520 F (16 couleurs), Briand: 520 F
Sacoche	Bagster: de 330 F (PVC) à 1050 F (cuir)
	Briand: 495 F (16 litres), 580 F (22 litres)
Porte-bagages et sacoches rigides	Bottelin Dumoulin: 1 570 F
	+ valises de 835 F à 1 000 F, selon volume
Amortisseur ar.	3 450 F (Fournales)
Silencieux	2 629 F (Laser) 1 116 F (Busso)
Kit chaîne	1 103 F (DC)
Carénage	4 376 F (Chaplot, à peindre, double optique)
	ou 3 700 F (optique d'origine)
Tête de fourche	3 566 F (Chaplot, à peindre, double optique)
	ou 2 972 F (optique d'origine)

Consommables

Piston, axe & segments	1323 F	**Réservoir**	4480 F
Filtre à huile	18 F	**Levier d'embrayage**	96 F
Filtre à air	215 F	**Clignotant**	268 F
Câble de gaz	152 F	**Levier de frein**	90 F
Disque d'embrayage	7 x 342 F	**Échappement**	2354 F
Boîtier allumage électr.	1969 F	**Rétroviseur**	200 F

Cote

36 15 Moto Mag	
1991	15 000 F
1992	18 000 F
1993	21 000 F
1994	24 000 F
1995	28 000 F

Côté usure

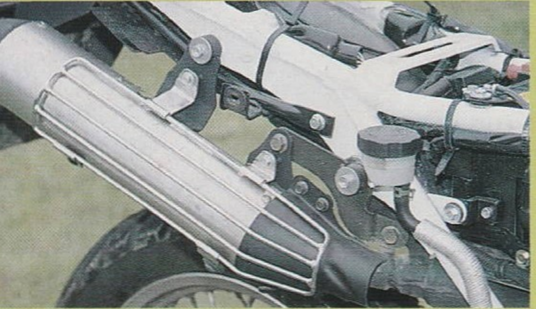
Km: 5 000 – 10 000 – 20 000 – 30 000 – 40 000 – 50 000 – 60 000 – 70 000 – 80 000 – 90 000 – + de 100 000

- Pneu avant
- Pneu arrière
- Plaquettes avant
- Plaquettes arrière
- Kit chaîne

Mémo à vérifier en priorité



S. Husson





◀ Une mauvaise finition générale (plastique, fixation bec et bulle...) ainsi que la corrosion engagent à beaucoup de circonspection. Le circuit électrique gagne à être passé au silicone, pour plus d'étancheité.

▶ **Roulements:** De roues, de colonne de direction et de bras oscillants, ils sont peu étanches et grippent. Attention aux nettoyeurs haute pression. Traquer les grondements ou points durs.

▶ **Réservoir d'essence:** Inspectez les soudures qui peuvent laisser le précieux liquide s'échapper.

▶ **Corrosion:** Impossible à éviter sur cet engin, scrutez l'état de la visserie, si elle est toute piquée, c'est que les démontages ont été fréquents ou inexpérimentés.

▶ **Cylindre/piston:** Au delà de 40 000 km, privilégiez un modèle avec moteur réalésé en première cote, il aura toute sa pêche et vous éviterez de faire la dépense dans les 5 000 km suivants.

▶ **Distribution:** La chaîne est à changer au delà des 30 000 km. Faites surveiller l'état des portées de culbuteurs, parfois en triste état. Vérifiez la périodicité des réglages sur le carnet d'entretien.

INDISPENSABLES !
LE PIN'S ET LE MOTOCOLLANT FFMC



◀ Motocollant 96
10 F L'UNITÉ UNE ENVELOPPE TIMBRÉE À VOTRE ADRESSE

▶ Pin's 96
35 F L'UNITÉ PAR CORRESPONDANCE

Bon de commande

NOM : ....

ADRESSE : ....

....

CP : ....VILLE : ....

....

MOTOCOLLANT 96 : .x10 F ....F
PIN'S 96 : ....x35 F....................F

Chèque à l'ordre de la FFMC, à renvoyer à
FFMC Caen – Trésorerie Nationale
27, rue du Québec – 14000 Caen / tel : 31 73 81 81

La MOTOTHEQUE
(49 38 04 49)

Située au cœur du circuit Carole (Tremblay en France dpt 93)

La Mototothèque c'est à la fois :

- un kiosque (toute la presse moto dont Moto Mag)
- une librairie moto
- une bibliothèque de consultation sur place

Pour acheter ou simplement consulter les livres moto du monde entier.

Ouvert les vendredi, samedi, dimanche et lundi de mars à novembre (fermé l'hiver)

3615 motomag

Moins cher!

Plus proche de vous!

1,29 F la minute
...et non pas 2,23 F comme ailleurs

ANIQUES

(recours et astuces)

OUF

Le monde impitoyable de l'occasion

Faire à tout prix le bon choix

Après un achat d'occasion, personne ne peut jurer à 100% des qualités de l'engin trouvé. Il s'oublie toujours quelque chose lors de la visite « d'expertise » de l'engin. Malgré un examen attentif, on découvre le lendemain une rayure dans la peinture, un fil dénudé ou un cabochon de feu arrière fendu. Il faut accepter ces surprises avec philosophie, tant que cela reste de l'ordre du détail. Acheter d'occasion, c'est faire l'effort d'oublier la passion qui nous attire vers l'engin que l'on a sous le nez ! C'est peut-être cela le plus difficile de la manœuvre, devenir un froid calculateur au regard intransigeant, alors qu'on ne veut qu'une chose : rouler !

Le mauvais plan

« J'ai acheté en 86 une 600 Transalp, avec 10 000 km au compteur, super état et tout . Six mois plus tard, la chaîne de distribution casse sans prévenir. Je me précipite avec ma brouette de pièces chez le concessionnaire, dont l'étiquette figure sur la moto. Le mécano sursaute à la vue des pièces : "Mais il a au moins 50 000 bornes ton moulin !" Le top, c'est que je retrouve l'ancien proprio sur un parking de la Fac, avec une Africa-Twin toute neuve. Le câble de compteur débranché est scotché sur le fourreau de fourche, et du Vénilia transparent protège le réservoir et les plastiques de carrosserie. "Contre les rayures, y'a que ça de vrai !", qu'il me dit. Je ne l'ai pas désossé sur place, parce qu'il était plutôt du genre balèze... Mais en tout cas, bonjour l'enflure » (Edwin, Lille)

Le bon plan

«J'ai acheté en 1991 une XS 650 Yamaha de 67 000 km pour 3 000 F, une misère. Son état était d'origine mais aussi miséreux que le prix. Chaque week-end, je démontais une pièce ou deux pour la repeindre ou la faire chromer. L'hiver, j'ai ouvert le moteur quand il était impossible de rouler et quand le portefeuille le permettait, j'achetais des pièces. Je m'en suis servie tous les jours pour aller bosser pendant quatre ans, plus quelques périples l'été . Aucun pépin durant 35 000 km, puis je l'ai quand même faite réalèser parce qu'elle devenait vraiment poussive. Je l'ai vendue en décembre dernier avec 112 000 km au compteur, mais avec une bonne pêche et une gueule sympa, pour 15 000 F, et son nouveau propriétaire est ravi . Il lui invente la nouvelle vie qui va avec ! » (Francis, Rennes.)

Mémo quand tout se gâte...

▶ Garantie constructeur : Elle exclut les consommables (plaquettes, filtres, batterie, câbles, joints et joints spis), les pièces d'usure normale (amortisseurs, disques et ressorts d'embrayage, chaîne de distribution, roulements, segments...) et les frais de révision (vidange, distribution, carburation, freins, embrayage, etc...).

▶ Vice caché : En cas d' avarie non décelable lors de l'examen de la moto, et qui rend l'usage de celle-ci impossible ou dangereux, la responsabilité du vendeur est entièrement engagée, en vertu de l'article 1641 du code civil. Les casses imputables à la vétusté de l'engin, à dire d' expert, ne peuvent pas être considérées comme résultant d'un vice caché. Un cadre tordu ou réparé

Les garanties « réseau »

Payer 15 % plus cher pour être à l'abri des mauvaises surprises.

Pourquoi

Nombre de motards négocient avec leur concessionnaire une « reprise », condition à l'achat d'une moto neuve. Pour réussir à vendre, les concessionnaires doivent donc absorber un parc de machines d'occasion parfois encombrant. Afin de faciliter l'écoulement et la gestion de ce stock, les importateurs ont mis en place les « occasions garanties ». Ce procédé doit désengorger les entrepôts des concessionnaires et leur ramener des clients pour les motos neuves.

Comment

Toutes les motos qui passent par ce canal sont des modèles rigoureusement sélectionnés et révisés (de 50 à 70 points de contrôle). C'est la seule façon de ne pas risquer l'arnaque. Les canards boiteux qui feraient une tache sur la « garantie Or » échouent en dépôt-vente simple (parfois dans la même officine, rangée à côté…).

Qui propose quoi

Chez les importateurs (Honda Yamaha, Suzuki, Kawasaki et Triumph) plusieurs formules combinent la garantie, l'assistance et le crédit, comme pour les neuves. Si vous voulez profiter de ces occasions « bien sous tous rapports », il faudra payer votre machine environ 15 % plus cher qu'à un particulier. Tous les contrats « Occasion garantie » proposent une couverture « pièces et main d'œuvre durant un an avec assistance 24/24 ». La centrale des Particuliers propose elle aussi un système de garantie, dont la durée peut s'échelonner jusqu'à deux ans, couvrant ainsi la période où les pépins sont les plus fréquents (démarreur, alternateur, allumage, distribution...). En cas de problèmes mécaniques autres que ceux exclus par la garantie, le vendeur est tenu de réparer ou de remplacer gracieusement la ou les pièces défectueuses, avec obligation de résultat.

Les limites

Comme pour la garantie initiale (qui peut d'ailleurs encore être en cours sur certaines occasions récentes), la garantie « Occasion » répond à des critères stricts de fonctionnement. D'abord, il y a une période plus ou moins longue (de deux mois à un an) durant laquelle l'acheteur est tenu de faire entretenir sa moto par le concessionnaire responsable de la vente. La moto ne doit pas être modifiée (Customisation, Supermotard, kits carburation, pot d'échappement, etc…) et être utilisée dans le plus strict respect du manuel constructeur (pas de compétition, ni même d' usage en circuit fermé, piste ou TT).

Arnaques : Quels recours ?

Amiable

Que le vendeur soit professionnel ou particulier, les recours sont toujours possibles en cas de vice caché, c'est à dire de tromperie sur la marchandise. La démarche habituelle consiste à demander un règlement à l'amiable du litige. Un premier coup de fil suffit à tâter l'ambiance. Si la mauvaise foi règne, gardez votre calme et annoncez la suite par écrit. Il s'agit de prévenir le vendeur par courrier (lettre recommandée avec accusé de reception). Vous lui signalez alors la nature exacte du préjudice (pièces endommagées, conséquences de l'avarie…) en lui demandant réparation, soit par remboursement intégral des dommages, soit par annulation de la vente. Si cette lettre ne reçoit pas de réponse dans le délai légal de trente jours, une seconde lettre l'avertira de la procédure judiciaire ouverte à son encontre (voir à côté), à savoir l'application de l'article 1641 du code civil. Cette dernière obligera le vendeur sans scrupules à vous rembourser.

Légal

Deux cas particuliers peuvent entraîner l'arnaqueur au pénal : le véhicule immobilisé suite à un vice caché, ou reconstruit après un accident. Il arrive que les tribunaux traitent des affaires où l'immobilisation du véhicule provient d'un accident engendré par le pépin maquillé. C'est le cas le plus grave, les dommages et intérêts peuvent atteindre des sommes astronomiques. La procédure à engager débute par le dépôt de plainte auprès du procureur de la république, qui saisit lui même le tribunal. Une expertise préalable est nécessaire pour que la plainte soit recevable. L'assistance d'associations de consommateurs est un excellent atout pour vous piloter dans ces démarches. Selon Gisèle Brouart, ces affaires occupent plus de 50% des litiges traités par l'UFC, et quatre-vingt-dix fois sur cent, le plaignant obtient gain de cause. Rassurant !

qui se rompt est un vice caché, pas un moteur de 100 000 kilomètres qui crache ses segments…
▶ Annulation de vente : Il n'est possible d'annuler la vente qu'en cas de vice caché. Pour un problème mécanique survenant sur une moto achetée chez un professionnel, et tant qu'il entre dans le cadre de la garantie, seule la réparation (avec changement éventuel de pièces), peut être exigée.
▶ Tribunal : Si le vendeur ne veut pas régler le conflit à l'amiable, il faut entamer une procédure judiciaire. Les frais d'avocat coûtent environ 3 000 F et l'assistance d'une association de consommateurs est fortement recommandée. Garder tous les éléments du dossier en double.

Aprilia

125 AF1 FUTURA
1991 10 500 F
1992 12 300 F
1993 13 800 F
1994 16 000 F

125 CLASSIC
1995 24 600 F

125 EUROPA
1992 10 300 F
1993 11 000 F
1994 13 600 F

125 PEGASO
1991 10 000 F
1992 11 200 F
1993 12 900 F
1994 14 500 F
1995 17 600 F

125 RALLYE
1990 7 400 F
1991 7 700 F
1992 8 800 F
1993 10 000 F
1994 11 400 F

125 RED ROSE
1990 9 800 F
1991 11 500 F
1992 12 400 F
1993 15 500 F
1994 16 900 F
1995 18 500 F

125 RS EXTREMA
1994 22 000 F
1995 23 600 F

250 RS
1995 35 500 F

650 MOTO 6.5
1995 34 100 F

650 PEGASO
1992 19 300 F
1993 21 000 F
1994 25 400 F
1995 31 100 F

Barigo

600 SM
1993 34 000 F
1994 38 000 F
1995 45 000 F

BMW

F650
1994 29 500 F
1995 33 000 F

K75
1990 23 000 F
1991 27 000 F
1992 30 800 F
1993 34 300 F
1994 39 600 F
1995 46 700 F

K75 ABS
1990 30 000 F
1991 32 000 F
1992 37 000 F
1993 43 000 F
1994 50 000 F
1995 58 000 F

K75 S
1990 31 000 F
1991 34 000 F
1992 38 000 F
1993 42 000 F
1994 47 000 F
1995 52 000 F

K75 S ABS
1990 30 000 F
1991 33 000 F
1992 37 000 F
1993 42 000 F
1994 48 000 F
1995 55 000 F

K75 RT
1991 33 000 F
1992 37 000 F
1993 42 000 F
1994 49 000 F
1995 58 000 F

K75 RT ABS
1991 36 000 F
1992 42 000 F
1993 48 000 F
1994 54 000 F
1995 64 000 F

R80
1994 38 900 F
1995 42 800 F

R80 GS
1994 41 000 F
1995 45 200 F

R80 R
1994 37 900 F
1995 41 900 F

R80 RT
1994 43 400 F
1995 48 100 F

R850 R
1995 51 000 F

K 1 ABS
1990 38 000 F
1991 41 000 F
1992 48 000 F
1993 56 000 F
1994 69 000 F

K100 LT
1990 28 000 F
1991 33 000 F
1992 40 000 F

K100 LT ABS
1990 32 000 F
1991 38 000 F
1992 46 000 F

K100 RS
1990 30 500 F

K100 RS 1 ABS
1990 44 700 F
1991 47 100 F
1992 52 500 F
1993 57 600 F

R100 GS
1990 29 200 F
1991 32 700 F
1992 37 300 F
1993 41 500 F
1994 46 300 F
1995 51 700 F

R100 GS PARIS-DAKAR
1990 33 500 F
1991 37 000 F
1994 50 000 F
1995 55 000 F

R100 LT
1994 52 500 F
1995 58 700 F

R100 R
1992 32 800 F
1993 36 500 F
1994 41 000 F
1995 48 000 F

R100 RT
1990 32 800 F
1991 35 000 F
1992 40 500 F
1993 45 500 F
1994 51 500 F
1995 56 500 F

K1100 LT
1992 50 000 F
1993 57 000 F
1994 63 000 F
1995 72 000 F

K1100 LT ABS
1992 55 000 F
1993 60 000 F
1994 66 000 F
1995 74 000 F

K1100 RS
1994 59 000 F
1995 70 000 F

K1100 RS ABS
1993 59 000 F
1994 65 000 F
1995 75 000 F

K1100 RS 1 ABS
1993 58 000 F

R1100 GS
1994 49 000 F
1995 56 000 F

R1100 GS ABS
1995 61 500 F

R1100 R
1995 53 000 F

R1100 R ABS
1995 62 000 F

R1100 RS
1993 51 000 F
1994 55 000 F
1995 63 000 F

R1100 RS ABS
1993 57 000 F
1994 62 000 F
1995 70 000 F

R1100 RS ABS PACK
1993 60 000 F
1994 67 000 F
1995 74 000 F

Cagiva

125 BLUES
1990 11 000 F
1991 12 000 F
1992 13 000 F
1993 15 000 F
1994 18 000 F

125 FRECCIA
1990 11 200 F
1991 12 000 F
1992 15 000 F

125 MITO
1991 11 500 F
1992 13 000 F
1993 15 000 F
1994 18 000 F
1995 26 000 F

125 MITO CARENEE
1991 14 000 F
1992 15 000 F
1993 17 000 F
1994 20 000 F
1995 24 000 F

125 N90
1991 8 500 F
1992 9 500 F
1993 11 000 F
1994 13 000 F

125 ROADSTER
1994 11 000 F
1995 13 000 F

125 SUPERCITY
1992 13 000 F
1993 15 000 F
1994 17 000 F
1995 19 500 F

125 W8
1992 10 500 F
1993 12 000 F
1994 14 000 F
1995 15 000 F

600 RIVER
1995 27 500 F

600 W16
1994 22 000 F
1995 26 000 F

750 ELEPHANT
1994 32 500 F
1995 36 000 F

900 ELEPHANT
1992 30 000 F
1993 33 000 F
1994 37 000 F
1995 42 000 F

Ducati

600 MOSTRO
1994 35 500 F
1995 40 000 F

600 SUPERSPORT SEMI-CARENEE
1994 34 000 F
1995 37 000 F

600 SUPERSPORT car.
1994 33 000 F
1995 37 000 F

748 SP
1995 88 500 F

748 STRADA MONO-PLACE
1995 65 000 F

748 STRADA BIPLACE
1995 67 000 F

750 SPORT
1990 21 000 F
1991 23 000 F

750 SUPERSPORT SEMI-CARENEE
1991 26 000 F
1992 28 600 F
1993 32 800 F
1994 37 500 F
1995 43 000 F

750 SUPERSPORT CARENEE
1992 31 000 F
1993 33 000 F
1994 38 400 F
1995 44 000 F

888 STRADA
1993 46 000 F
1994 55 000 F
1995 66 000 F

900 MOSTRO
1993 45 000 F
1994 50 000 F
1995 56 000 F

900 SUPERSPORT car.
1992 38 500 F
1993 43 500 F
1994 48 500 F
1995 54 500 F

900 SUPERSPORT SL
1992 39 000 F
1993 43 000 F
1994 49 000 F
1995 55 000 F

906 PASO
1990 30 000 F
1991 33 000 F

907 IE
1991 32 500 F
1992 36 000 F

916 SP
1994 89 000 F
1995 102 000 F

916 STRADA
1994 77 000 F
1995 84 000 F

Gilera

125 CRONO
1991 11 000 F
1992 13 000 F
1993 14 200 F
1994 15 000 F
1995 16 500 F

125 CX
1991 11 800 F
1992 14 300 F
1993 15 000 F
1994 15 500 F

125 FREESTYLE
1992 12 000 F
1993 13 000 F
1994 14 000 F

125 MXR
1991 10 500 F
1992 12 000 F
1993 13 200 F
1994 14 500 F

125 SP01
1991 10 500 F
1992 12 500 F
1993 14 000 F

125 XR2
1991 9 900 F
1992 11 300 F
1993 12 400 F

600 NORDWEST
1992 16 300 F
1993 18 000 F
1994 20 000 F

600 RC
1991 14 000 F
1992 15 000 F
1993 16 000 F
1994 17 000 F

Harley-Davidson

883 SPORTSTER
1990 25 000 F
1991 26 500 F
1992 29 000 F
1993 34 000 F
1994 40 000 F
1995 44 800 F

883 SPORTSTER HUGGER
1990 24 000 F
1991 28 000 F
1992 31 000 F
1993 35 000 F
1994 42 000 F
1995 46 000 F

1200 SPORTSTER (SPORT)
1990 28 000 F
1991 33 000 F
1992 38 000 F
1993 42 000 F
1994 48 000 F
1995 54 000 F

1200 SUPER GLIDE
1991 42 000 F
1992 44 000 F
1993 50 000 F
1994 63 000 F

1340 BAD BOY
1995 96 500 F

1340 DYNA GLIDE CONVERTIBLE
1994 75 000 F
1995 90 500 F

1340 DYNA GLIDE LOW RIDER
1993 72 000 F
1994 76 000 F
1995 86 500 F

1340 DYNA WIDE GLIDE
1993 76 000 F
1994 81 000 F
1995 91 500 F

1340 ELECTRA GLIDE
1990 46 000 F
1991 50 000 F
1992 61 000 F
1993 70 000 F
1994 77 000 F
1995 94 000 F

1340 ELECTRA GLIDE ROAD KING
1994 85 000 F
1995 93 000 F

1340 ELECTRA GLIDE ULTRA CLASSIC
1991 71 000 F
1992 78 000 F
1993 86 000 F
1994 95 000 F
1995 109 000 F

1340 FAT BOY
1990 53 000 F
1991 59 000 F
1992 66 000 F
1993 69 000 F
1994 79 000 F
1995 94 000 F

1340 LOW RIDER CUSTOM
1990 49 000 F
1991 51 000 F
1992 60 600 F
1993 65 000 F
1994 69 000 F

1340 SOFTAIL CUSTOM
1990 50 500 F
1991 53 000 F
1992 62 000 F
1993 65 000 F
1994 71 000 F
1995 85 000 F

1340 SOFTAIL HERITAGE CLASSIC
1991 59 000 F
1992 66 000 F
1993 76 000 F
1994 85 000 F
1995 95 000 F

1340 SOFTAIL SPRINGER
1990 55 000 F
1991 57 000 F
1992 66 000 F
1993 71 000 F
1994 83 000 F
1995 89 000 F

Honda

125 CG
1990 6 200 F
1991 6 800 F
1992 8 400 F
1993 9 000 F
1994 11 700 F
1995 13 400 F

125 CM
1990 9 000 F
1991 10 000 F
1992 12 000 F
1993 14 000 F
1994 16 200 F
1995 19 000 F

125 CRM
1990 9 200 F
1991 9 900 F
1992 11 800 F
1993 13 100 F
1994 16 100 F
1995 18 300 F

125 NSR R
1990 12 500 F
1991 13 000 F
1992 15 400 F
1993 17 000 F
1994 20 600 F
1995 24 000 F

125 NX TRANS-CITY
1991 9 500 F
1992 11 000 F
1993 12 500 F
1994 15 000 F
1995 17 500 F

125 REBEL
1995 19 500 F

250 NX
1990 9 700 F
1991 10 600 F
1992 15 000 F
1993 17 100 F
1994 19 000 F
1995 24 500 F

250 CB TWO-FIFTY
1994 17 100 F
1995 19 300 F

400 VFRR
1991 27 000 F
1992 29 000 F
1993 33 000 F
1994 38 000 F

500 CB
1994 26 000 F
1995 30 000 F

600 CBR
1990 21 000 F
1991 24 000 F
1992 29 000 F
1993 33 000 F
1994 38 000 F
1995 46 000 F

600 VT SHADOW
1990 16 000 F
1991 18 200 F
1992 22 800 F
1993 27 000 F
1994 31 000 F
1995 36 400 F

600 TRANSALP
1990 15 900 F
1991 18 000 F
1992 22 800 F
1993 26 600 F
1994 30 700 F
1995 36 000 F

650 DOMINATOR
1991 17 000 F
1992 20 000 F
1993 24 000 F
1994 28 000 F
1995 33 000 F

650 NTV REVERE
1991 18 000 F
1992 20 000 F
1993 24 000 F
1994 27 000 F
1995 32 000 F

750 CB SEVEN-FIFTY
1992 23 700 F
1993 26 000 F
1994 30 800 F
1995 35 500 F

750 AFRICA TWIN
1991 23 600 F
1992 29 000 F
1993 33 500 F
1994 40 000 F
1995 46 000 F

750 VFC
1993 38 000 F
1994 40 500 F
1995 48 000 F

750 VFR 750
1990 24 000 F
1991 27 000 F
1992 30 500 F
1993 37 000 F
1994 44 000 F
1995 53 000 F

800 PACIFIC COAST
1990 28 700 F
1991 30 500 F
1992 33 000 F
1993 37 000 F

900 CBRR FIRE-BLADE
1992 40 500 F
1993 44 500 F
1994 50 500 F
1995 59 000 F

1000 CB (Big One)
1993 37 000 F
1994 41 000 F
1995 46 000 F

1000 CBR DUAL
1990 25 300 F
1991 29 000 F
1992 33 500 F
1993 38 000 F
1994 45 000 F
1995 51 000 F

1100 ST PAN EURO
1990 29 800 F
1991 33 000 F
1992 40 000 F
1993 44 000 F
1994 51 500 F
1995 60 000 F

1100 ST ABS TCS
1992 46 000 F
1993 55 000 F
1994 64 000 F
1995 73 000 F

1100 VTC (Shadow)
1994 46 000 F
1995 52 000 F

1100 VTC2 (Shadow)
1995 60 000 F

1500 GOLDWING ASPENCADE
1992 70 000 F
1993 76 000 F
1994 84 000 F
1995 93 000 F

1500 GOLDWING SE
1991 65 000 F
1992 73 000 F
1993 82 000 F
1994 90 000 F
1995 102 000 F

Husqvarna

610 TE
1991 19 000 F
1992 21 500 F
1993 24 000 F
1994 27 000 F
1995 29 000 F

Kawasaki

125 KDX
1990 8 600 F
1991 9 000 F
1992 11 000 F
1993 13 000 F
1994 15 500 F
1995 18 000 F

125 KMX
1990 7 500 F
1991 7 700 F
1992 10 000 F
1993 12 000 F
1994 14 500 F
1995 16 200 F

250 EL
1991 11 000 F
1992 13 000 F
1993 15 500 F
1994 17 300 F
1995 20 400 F

500 EN
1990 14 000 F
1991 15 400 F
1992 18 500 F
1993 21 800 F
1994 23 500 F
1995 28 000 F

500 GPZ
1990 13 500 F
1991 16 000 F
1992 18 500 F
1993 23 300 F
1994 25 500 F
1995 28 000 F

500 KLE
1991 15 500 F
1992 18 000 F
1993 20 400 F
1994 23 100 F
1995 28 400 F

550 ZEPHYR
1992 17 500 F
1993 20 000 F
1994 24 000 F
1995 28 000 F

600 ELIMINATOR

1995 35 400 F

600 ZZR E2
1990 21 000 F
1991 23 000 F
1992 26 000 F
1993 32 000 F
1994 35 000 F
1995 41 000 F

650 KLR
1995 26 100 F

650 KLX B
1993 23 200 F
1994 26 000 F
1995 29 000 F

650 TENGAI
1990 15 000 F
1991 15 500 F
1992 18 000 F

750 ZEPHYR
1991 18 600 F
1992 22 500 F
1993 23 000 F
1994 29 000 F
1995 31 000 F

750 ZXR
1990 25 500 F
1991 28 000 F
1992 33 000 F
1993 39 000 F
1994 44 000 F
1995 50 000 F

750 ZXR R
1991 38 000 F
1992 42 000 F
1993 48 000 F
1994 54 000 F
1995 64 000 F

800 VN
1995 38 800 F

900 ZXR
1994 50 000 F
1995 53 800 F

1000 GTR
1990 28 600 F
1991 29 800 F
1992 33 000 F
1993 39 700 F
1994 44 000 F
1995 52 200 F

1100 ZEPHYR
1992 25 300 F
1993 29 500 F
1994 34 600 F
1995 38 300 F

1100 GPZ
1995 48 000 F

1500 SUMO
1990 28 000 F
1991 29 100 F
1992 32 900 F
1993 34 400 F
1994 42 800 F
1995 50 600 F

KTM

620 DUKE
1995 44 000 F

Moto Guzzi

750 NEVADA
1991 19 400 F
1992 21 300 F
1993 27 200 F
1994 31 500 F
1995 35 300 F

750 SP
1992 26 500 F
1993 30 000 F
1994 33 000 F

750 STRADA
1994 29 000 F
1995 32 000 F

1000 CALIFORNIA CARBU
1990 27 500 F
1991 30 500 F
1992 35 000 F
1993 41 000 F
1994 44 000 F

1000 CALIFORNIA INJECTION
1992 41 000 F
1993 47 000 F
1994 55 000 F

1000 LE MANS
1990 26 600 F
1991 29 500 F
1992 32 700 F
1993 36 400 F
1994 39 800 F
1995 45 100 F

1000 QUOTA
1992 35 000 F
1993 40 000 F
1994 42 500 F
1995 47 000 F

1000 S
1990 25 500 F
1991 28 500 F
1992 33 500 F
1993 38 000 F
1994 39 000 F

1000 SP3
1990 29 000 F
1991 34 000 F
1992 36 000 F
1993 39 000 F
1994 42 500 F

1100 CALIFORNIA CARBU
1994 44 000 F
1995 55 000 F

1100 CALIFORNIA INJECTION
1994 44 000 F
1995 55 000 F

1100 SPORT
1995 55 300 F

MuZ

125 ETZ
1991 5 500 F
1992 6 000 F
1993 6 500 F
1994 8 000 F

125 ETZ LUXE
1991 6 500 F
1992 7 500 F
1993 8 000 F

125 ROADSTAR
1994 7 700 F
1995 8 800 F

125 SPORTSTAR
1994 8 600 F
1995 11 000 F

250 ETZ
1991 7 500 F
1992 8 000 F
1993 9 000 F
1994 10 500 F
1995 12 000 F

251 TOUR
1994 10 500 F
1995 11 500 F

500 COUNTRY
1994 20 700 F
1995 22 500 F

500 SYLVERSTAR CLASSIC
1994 19 500 F
1995 23 000 F

500 SYLVERSTAR VOYAGER
1995 37 500 F

500 TOUR
1994 18 000 F
1995 20 000 F

500 VOYAGER
1994 28 000 F
1995 31 000 F

660 SKORPION SPORT
1994 23 000 F
1995 27 000 F

660 SKORPION TOUR
1994 23 500 F
1995 25 500 F

Piaggio

125 COSA
1990 6 400 F
1991 7 600 F
1992 8 800 F
1993 10 000 F
1994 11 500 F
1995 13 000 F

125 HEXAGON
1994 14 000 F
1995 16 000 F

200 COSA
1990 7 800 F
1991 9 000 F
1992 10 000 F
1993 11 500 F
1994 13 000 F
1995 15 000 F

Suzuki

125 DR SE
1990 7 100 F
1991 8 600 F
1992 10 500 F
1993 12 700 F
1994 14 900 F
1995 17 200 F

125 GN
1990 6 600 F
1991 7 300 F
1992 8 000 F
1993 8 600 F
1994 10 600 F
1995 12 500 F

125 RG
1990 8 300 F
1991 9 500 F
1992 12 000 F
1993 13 000 F
1994 16 000 F
1995 22 000 F

125 TSR
1990 8 300 F
1991 9 500 F
1992 10 200 F
1993 12 000 F
1994 14 000 F
1995 15 600 F

200 TSR
1991 10 500 F
1992 12 000 F
1993 14 000 F
1994 16 000 F

250 GN
1993 12 000 F
1994 14 000 F
1995 16 000 F

250 RGV
1990 13 800 F
1991 15 000 F
1992 19 000 F
1993 21 800 F
1994 25 200 F
1995 29 000 F

350 DR S
1990 10 500 F
1991 11 000 F
1992 13 000 F
1993 15 500 F
1994 18 000 F
1995 19 200 F

350 DR SE
1994 21 000 F
1995 24 000 F

400 BANDIT
1991 16 000 F
1992 17 000 F
1993 19 000 F
1994 23 000 F
1995 26 000 F

400 BANDIT CARENEE
1995 28 000 F

500 GSE
1990 11 700 F
1991 12 500 F
1992 16 000 F
1993 17 800 F
1994 20 000 F
1995 24 000 F

500 GSE CARENEE
1992 18 000 F
1993 20 000 F
1994 23 000 F
1995 26 000 F

600 BANDIT
1995 28 000 F

600 BANDIT CARENEE
1995 30 800 F

600 INTRUDER
1995 36 500 F

600 RF
1993 30 000 F
1994 34 500 F
1995 36 700 F

650 DR R (Djebel)
1991 11 000 F
1992 14 200 F
1993 17 000 F
1994 20 000 F
1995 23 800 F

650 DR RSE
1992 16 000 F
1993 18 000 F
1994 21 400 F
1995 25 000 F

650 LS SAVAGE
1991 12 700 F
1992 16 000 F
1993 19 000 F
1994 21 500 F
1995 24 200 F

750 DR
1990 14 000 F

750 GSX F
1990 19 000 F
1991 20 000 F
1992 22 800 F
1993 27 000 F
1994 30 000 F
1995 35 000 F

750 GSX R
1990 24 700 F
1991 27 000 F
1992 31 000 F
1993 36 000 F
1994 39 000 F
1995 44 700 F

750 INTRUDER
1990 21 500 F
1991 23 200 F
1992 24 700 F

800 DR
1991 15 000 F
1992 18 000 F
1993 21 000 F
1994 24 000 F
1995 28 000 F

800 INTRUDER
1992 25 800 F
1993 28 500 F
1994 33 000 F
1995 37 500 F

800 VX
1990 18 000 F
1991 20 000 F
1992 21 000 F
1993 24 000 F
1994 28 000 F
1995 31 000 F

800 VX CARENEE
1992 25 000 F
1993 27 500 F
1994 30 500 F
1995 32 000 F

900 RF
1994 43 000 F
1995 47 500 F

1100 GSX F
1990 23 500 F
1991 26 000 F
1992 28 000 F
1993 32 000 F
1994 35 800 F
1995 41 000 F

1100 GSX G
1992 27 500 F
1993 31 000 F
1994 36 000 F
1995 39 000 F

1100 GSX R
1990 26 500 F
1991 28 500 F
1992 33 000 F
1993 37 000 F
1994 40 000 F
1995 46 000 F

1400 INTRUDER
1990 27 000 F
1991 28 000 F
1992 30 000 F
1993 35 000 F
1994 39 000 F
1995 48 000 F

Triumph

750 DAYTONA
1992 31 000 F
1993 36 000 F
1994 40 000 F

750 TRIDENT
1992 30 500 F
1993 33 000 F
1994 36 000 F
1995 40 000 F

900 DAYTONA
1993 43 000 F
1994 50 000 F
1995 56 000 F

900 DAYTONA SUPER III
1994 60 000 F
1995 66 500 F

900 SPEED TRIPLE
1993 41 000 F
1994 48 000 F
1995 52 500 F

900 SPRINT
1993 41 000 F
1994 46 000 F
1995 52 000 F

900 THUNDERBIRD
1995 54 200 F

900 TIGER
1993 38 000 F
1994 42 000 F
1995 48 000 F

900 TRIDENT
1992 30 500 F
1993 37 000 F
1994 42 000 F
1995 47 200 F

900 TROPHY
1992 32 000 F
1993 38 000 F
1994 46 500 F
1995 52 000 F

1000 DAYTONA
1992 35 000 F
1993 37 000 F
1994 40 000 F

1200 DAYTONA
1993 46 000 F
1994 54 000 F
1995 60 000 F

1200 TROPHY
1992 38 000 F
1993 43 000 F
1994 49 000 F
1995 57 000 F

Yamaha

125 DT Tenere
1990 9 700 F
1991 10 000 F
1992 11 000 F
1993 12 500 F

125 DTLC
1990 7 200 F
1991 8 000 F

125 DTMX
1990 6 200 F
1991 6 500 F
1992 7 500 F
1993 8 000 F
1994 10 000 F

125 DTR
1990 9 300 F
1991 10 000 F
1992 11 000 F
1993 12 500 F
1994 16 000 F
1995 17 000 F

125 DTRE
1990 9 400 F
1991 10 000 F
1992 11 000 F
1993 13 500 F
1994 16 200 F
1995 18 500 F

125 SR
1990 7 000 F
1991 7 500 F
1992 8 000 F
1993 9 000 F
1994 11 500 F
1995 13 000 F

125 TDR
1991 13 500 F
1992 14 500 F
1993 16 000 F
1994 19 800 F
1995 22 000 F

125 TZR
1990 10 500 F
1991 11 500 F
1992 12 700 F
1993 13 500 F
1994 15 500 F
1995 17 800 F

125 TZR R
1992 16 500 F
1993 18 000 F
1994 21 000 F
1995 24 000 F

125 XT
1990 7 000 F
1991 7 400 F
1992 8 000 F
1993 9 000 F
1994 11 500 F

200 DTR
1990 10 000 F
1991 11 500 F
1992 12 500 F
1993 14 000 F
1994 17 000 F
1995 17 500 F

200 TW
1990 9 200 F
1991 10 200 F
1992 11 200 F
1993 13 200 F
1994 16 400 F
1995 19 500 F

250 XV (Virago)
1990 11 000 F
1991 12 000 F
1992 13 000 F
1993 15 000 F
1994 18 000 F
1995 21 000 F

350 XT
1990 10 700 F
1991 11 000 F
1992 12 500 F
1993 15 500 F
1994 17 500 F
1995 18 800 F

400 FZRR
1992 26 000 F
1993 28 000 F
1994 33 000 F

500 SR
1992 14 000 F
1993 17 000 F
1994 19 500 F
1995 21 000 F

535 XV (Virago)
1990 15 000 F
1991 15 800 F
1992 17 000 F
1993 19 000 F
1994 22 000 F
1995 27 000 F

535 XV SP (Virago)
1994 27 000 F
1995 30 000 F

600 DIVERSION XJN
1994 24 000 F
1995 26 500 F

600 DIVERSION XJS
1992 20 000 F
1993 23 000 F
1994 26 000 F
1995 30 000 F

600 FZR R
1990 21 500 F
1991 24 000 F
1992 27 000 F
1993 31 000 F
1994 36 000 F
1995 42 000 F

600 TENERE
1990 12 000 F
1991 13 000 F

600 XTE
1990 13 000 F
1991 14 000 F
1992 17 000 F
1993 18 500 F
1994 22 000 F
1995 24 000 F

600 XTK
1991 12 300 F
1992 14 800 F
1993 16 500 F
1994 20 000 F
1995 22 000 F

660 XTZ (Tenere)
1991 16 000 F
1992 19 000 F
1993 22 000 F
1994 26 000 F
1995 30 000 F

750 FZ
1990 20 500 F
1991 22 000 F
1992 25 000 F
1993 28 500 F
1994 31 000 F

750 FZX
1990 22 500 F
1991 25 000 F
1992 27 000 F
1993 30 000 F
1994 36 000 F
1995 41 000 F

750 XTZ
1990 20 700 F
1991 22 500 F
1992 25 000 F
1993 30 000 F
1994 36 000 F
1995 40 600 F

750 XV (virago)
1992 23 000 F
1993 27 500 F
1994 33 000 F
1995 37 000 F

750 YZF R
1993 40 000 F
1994 44 000 F
1995 49 500 F

750 YZF SP
1993 48 000 F
1994 54 800 F
1995 59 000 F

850 TDM
1991 24 500 F
1992 26 500 F
1993 31 000 F
1994 38 000 F
1995 41 500 F

900 XJ
1990 19 000 F
1991 21 000 F
1992 24 000 F
1993 27 500 F
1994 32 500 F

900 XJS DIVERSION
1995 41 000 F

1000 FZR
1990 27 000 F
1991 30 500 F
1992 34 000 F
1993 38 500 F
1994 45 500 F
1995 53 500 F

1000 GTS
1993 50 000 F
1994 52 000 F
1995 58 000 F

1000 GTS ABS
1993 54 000 F
1994 57 500 F
1995 63 500 F

1100 XV (Virago)
1990 21 000 F
1991 23 000 F
1992 27 000 F
1993 31 500 F
1994 38 000 F
1995 40 000 F

1200 FJ
1990 24 000 F
1991 26 000 F
1992 29 000 F
1993 34 000 F
1994 39 000 F
1995 43 000 F

1200 FJ ABS
1991 30 000 F
1992 32 000 F
1993 37 000 F
1994 44 000 F
1995 48 000 F

1200 XJR
1995 46 000 F

1200 VMAX
1990 31 000 F
1991 34 000 F
1992 37 500 F
1993 44 000 F
1994 52 000 F
1995 56 000 F

1300 XVZ (Venture)
1990 44 000 F
1991 48 000 F
1992 52 000 F
1993 57 000 F
1994 65 000 F

3615
MOTOMAG
1,29 F la minute

ACHETER

Le juste prix

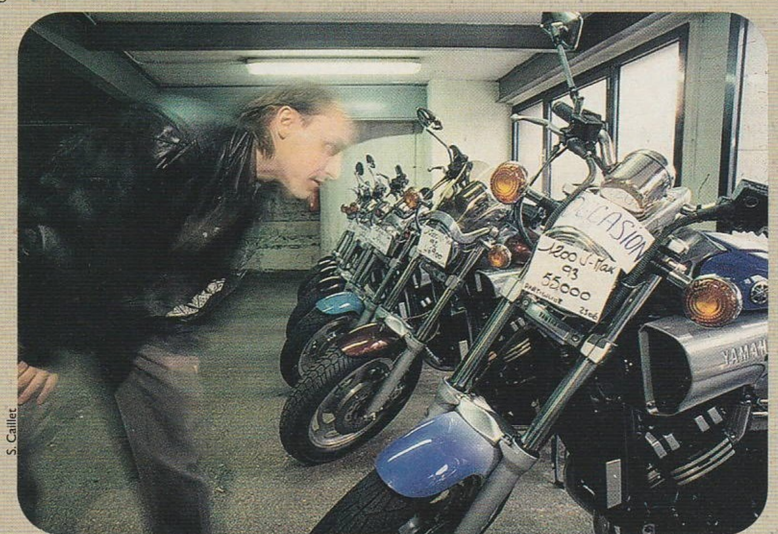
Vous voila donc en face de l'engin tant convoité, fruit d'une longue battue dans la jungle de l'occasion, et l'insondable question qui a perturbé votre sommeil depuis des semaines ressurgit d'un coup : "combien l'acheter ?". Heureusement, ce prix est indexé sur des paramètres stables qu'il est bon de garder en mémoire pour guider la transaction.

Le kilométrage annuel moyen

il diminue d'année en année (snif !). Il est aujourd'hui variable en fonction du type de machine (Custom < 6000. Roadster, Trail et sportive < 10 000 . Routiere et GT < 15 000), donc si la moto désirée a plus de bornes au compteur son tarif descend; si elle en a moins, il augmente ,le tout dans une fourchette de plus ou moins 15%.

Les pièces d'usure courante

Elles influent à la baisse sur le prix de l'engin si leur existence est entamée au delà de 30 %. Ainsi peut-on déduire le coût d'un train de pneus ou d'une transmission secondaire si ces éléments tirent la tronche. Par contre, il est impossible d'appliquer le procédé inverse et aucun vendeur ne peut se targuer d'avoir mis des gommards neufs pour augmenter ses prétentions, c'est juste un argument qui joue en sa faveur pour faciliter la vente, rien de plus.
Le tout est de déterminer quelle est l' usure réelle par rapport à l' apparence.



S. Caillet

Cela conditionne fortement les dépenses à effectuer dans les 10 000 prochains kilomètres.
Attention aux petites modifs : plus de garde-boue arrière, des accessoires non adaptés (glides -sorte de petits feux chromés-, clignotants, bulles colorées) ou des transformations légères, telles que kit carbu, pot... peuvent justifier une décote.
La révision datée de moins de 500 kilomètres (tous les filtres, les fluides freins refroidissement, équilibrage des roues, etc.) est un atout à mettre au crédit du vendeur.
Si la moto est une première main, accompagnée de son carnet d'entretien et de toutes les factures, vous avez tout bon. C'est même le Pérou !

Les accessoires supplémentaires

Top-case, valises, saute-vent ou carénage peuvent entrer dans le calcul final pour la moitié de leur valeur à neuf, à condition qu'ils soient en excellent état et que leur utilité soit avérée. Des pare-cylindres avec longue-portées greffés, une selle à frange ou des pièces chromées ne changent rien à la cote de référence.

Quelle "cote" faut-il considérer ?

Celle émise par les professionnels dans "l'officiel du cycle et du motocycle" sert de base pour calculer les valeurs de reprise dans les réseaux et les montants de remboursement versés par les assurances. Plus vous en serez proche au moment de l'achat, moins vous perdrez d argent à la revente ou en cas de sinistre. Celles publiées dans la presse spécialisée sont plus proches des cours réels, mais bien plus élevées que l' officielle. Assurément un objet de discussion ardu lors des transactions. Comme la différence entre ces deux cotes est de 3000 F en moyenne, ça crée une belle pagaille.



EMPLOI

NOUS EMBAUCHONS 2 mécaniciens qualifiés. Expérience Yamaha souhaitée. Envoyer CV et prétentions à Motomania, 2 rue Lefebvre, 78000 Versailles. Sur RDV au 30 21 57 57. Postes à pourvoir de suite.

MAGASIN HEIN GERICKE PARIS recherche vendeuse pour son secteur cuir-casque. Libre de suite. Passez-nous voir du mardi au samedi de 9h30 à 12h30 et de 14h00 à 19h00. Demandez Marie ou Valérie.

ROUTIÈRES

BFG 1300 année 1982, 59000 km, 1ère main, Fournales, 27000 F, dpt 40, tél : 58 78 90 31

BFG 1300 ODYSSÉE année 74, TBE, entretenue, 49000 km, batt. + pneus + Spi fourche neufs, 25000 F, tél : 56 60 83 51 (soir) ou 56 60 15 51 (rép.)

BMW K100 année 1984, 82000 km, sacoches, carénage Chaplot, porte-bagages, 2 pneus neufs, 20000 F à débattre, dpt 71, tél : 85 84 44 62 (ap. 20h)

BMW R100GS année 1988, 63000 km, TBE, valises BMW, pièces R100/7, roues, fourche, amort. PB, 23000 F, dpt 74, tél : 50 93 30 67 (soir)

BMW K75S ABS année 1994, 9000 km, noire métal, tatouage antivol, valises BMW City, 49000 F, dpt 91, tél : 69 06 38 90 (Dom.)

BMW R100/7 année 1979, 75000 km, équipée RS, pots Vattier + orig. Koni, peinture, pneus, freins neufs, excellent état, 20000 F, possibilité échan. HD + Soulte, dpt 65, tél : 62 97 91 88 (Dom) ou 62 97 71 96 (HB)

BMW R100TC année 1979, marron, 55000 km, TBE, équipe Krauser, bulle haute, pneu AR neuf, révisée, 20000 F, dpt 92, tél : 47 68 70 45 ou 49 75 52 06 (HB)

BMW R80RT année 1987, bleue, boîte neuve, 59000 km, excellent état, à voir, 27000 F, dpt 28, tél : 37 91 11 80 (soir, rép.)

BMW 80RT année 1988, rouge, 35000 km, moteur OK, 1 pneu + 2 silencieux à changer, 23000 F, dpt 59, tél : 28 41 75 75

BMW K100LT ABS année 1989, marron métal, 114000 km, sacoche réservoir Briant, top case TCV, révision faite récemment, prix argus 43000 F, vendue 39900 F, dpt 93, tél : 48 35 28 75 (rép. si absent)

BMW K75 modèle 1990, grise, 45000 km, pare-brise, révisée concessionnaire, 39000 F, Drôme, tél : 75 42 59 29 (soir)

BMW K1 année 1990, rouge/jaune, 1ère main, 76000 km, parfait état, entretien régulier, distribution, embrayage neufs, (factures), sacoche réservoir, 35000 F, tél : 30 37 97 76

BMW R100RT année 1990, gris métal, 20000 km, pare-cylindres, top-case, TCV, pré-équip. radio, TBE, 38000 F, dpt 58, tél : 86 36 21 36 (rép.)

BMW R1100RS ABS année 1993, turquoise, 40000 km, TBE, révisée BMW, pneus neufs, sacoche, tapis réservoir, valises BMW, top-case, 2 grandes bulles, 57000 F, dpt 33, tél : 57 24 06 92

BMW R100R ED SPE année 1994, 28500 km, exc. état, pare-brise BMW, pneus, plaquettes neufs, tatouage, dpt 75, 45000 F à débattre, tél : (1) 43 79 98 32 (HR) ou (1) 42 50 52 43 (ap. 19h)

BMW K1100LT ABS année 1994, éd. spéciale, grise, 16000 km, excellent état, radio K7, pare-cylindres, tatouage, alarme etc, 79000 km, dpt 77, tél : 60 17 44 66

BMW K75 année 1994, 15000 km, état neuf, pare-brise, top-case, 45000 F, dpt 69, tél : 74 71 70 61

BMW K1100 LT ABS année 1994, 11000 km, bulle électrique, neuve, 72000 F, dpt 94, tél : 45 90 76 16

BMW R1100R ABS année 1995, rouge, 10500 km, garantie 6 mois, 69000 F, Franck, tél : 45 31 10 67 (dom.) ou 43 44 05 00 (HB)

BMW 1000 RT année 1988, bleue, 52000 km, excellent état, 30000 F fermes, dpt 84, Marcou, tél : 90 33 78 94

CAGIVA 125 ROADSTER modèle 1995, 10000 km, très bon état, 12000 F, dpt 91, tél : 60 83 32 65

DUCATI 888 STRADA année 1994, 19000 km, très bon état, prix argus, dpt 06, tél : 93 08 09 57 (ap. 20h)

DUCATI 907 IE année 1991, 19500 km, révisée, TBE, 37000 F, dpt 72, tél : 43 75 44 46

DUCATI 900 SS année 1992, carénée, 15000 km, état exceptionnel, dpt 26 et 83, tél : 94 63 64 69 ou 75 48 67 46

DUCATI 750 SS année 1993, carénée, très bon état, 19000 km, 36000 F, dpt 60, tél : 44 82 46 47

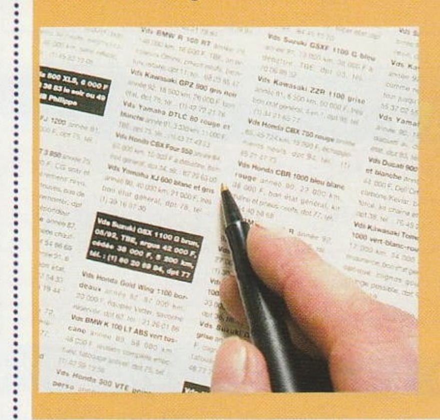
DUCATI 916 BIPOSTO année 1996, 2000 km, dpt 76, tél : 35 18 09 35

HARLEY 883 année 1989, bleu Cobalt, 15000 km, nombreux accessoires, état exceptionnel, 45000 F, dpt 14, tél : 31 67 01 07 (HB) ou 31 67 57 30 (HR)

HONDA SEVEN FIFTY 750 année 1992, 20000 km, bien équipée, choque réser- ▶▶

Savoir décoder une P.A.

Une bonne annonce indique le type, l'année et le kilométrage de la moto. C'est le minimum. Reste un certain nombre d'indications abrégées plus ou moins claires à décoder. Fini les prises de tête ! Voici les plus couramment utilisées et leur signification.



L'état de la moto

DS L'ÉTAT (OU DS SON JUS) : indique une moto à ramener avec une remorque, et pas mal de frais de remise en route (au moins roulements, durits, joints, filtres vidanges des fluides, transmission secondaire…)

BE, « BON ÉTAT » : c'est la même moto que précédemment mais qui roule encore.

TBE, « TRÈS BON ÉTAT » : moto qui roule tous les jours, à l'entretien suivi de loin.

TBEG, « TRÈS BON ÉTAT GÉNÉRAL » : comme indiqué, le propriétaire peut vous prouver, avec toutes les factures, que son engin n'a jamais été délaissé.

MOT.REF., NBRES PCS NVS OU RFT ÀNF : « moteur refait » «nombreuses pièces neuves » ou « refaite à neuf » : Avant toute chose, il vous faut savoir la raison de la réfection, mécanique ou générale. Est-ce après un accident, un « gonflage » qui a mal tourné, une vis oubliée dans le filtre à air…? Demandez toutes les factures relatives à l'intervention et vérifiez qu'elle a été effectuée chez un professionnel. Si l'une de ces conditions n'est pas respectée, changez de crémerie.

ACC., OPT., GTIE., « ACCESSOIRES », « OPTION(S) » « GARANTIE » : dès le premier coup de fil, renseignez-vous sur la nature exacte des suppléments annoncés, et sur la durée de garantie encore en service. Enfin, faites chiffrer par le propriétaire chacun de ces points. Le supplément vaut-il vraiment la dépense. N'êtes vous pas devant la mère Denis déguisée en Cendrillon ?

PETITES ANNONCES

Moto Magazine vous propose plusieurs formules :
- votre PA dans Moto Magazine (compléter la grille) :
▶ texte et photo couleur (photo sur fond clair SVP) ...... 100 F
▶ texte en couleur .... 50 F
- votre annonce sur minitel 36 15 MOTOMAG (1,29 F/min)

Retourner ce coupon dûment rempli à l'adresse ci-dessous avant le 10 du mois

Ci-joint mon règlement de..............F à l'ordre de MOTO MAGAZINE par

❑ Chèque bancaire ou postal ❑ Mandat lettre

❑ CB n°_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Date d'expiration......... Montant à débiter :.........F

Date & signature

Nom/Prénom ....

Adresse ....

Code Postal.............Ville ....

PA HS 05/96

Merci d'adresser votre règlement à MOTO MAGAZINE - SERVICE PA -
35 rue des Messiers 93100 MONTREUIL - tel (16 1) 48 58 06 57 - Fax (16 1) 48 58 02 98

Voici un tableau vous permettant de comparer, au calme de votre « home sweet home » les différentes machines que vous aurez vues, pour choisir la meilleure. Rien n'empêche de s'en servir comme pense-bête pour la visite. Mais attention, ce tableau n'est qu'un récapitulatif. Pour les détails, se reporter aux pages « fiches pratiques » (le bon coup d'œil, la traque du détail et l'examen mécanique). Bonne chasse !

Grille d'achat pratique

	MOTO A	MOTO B	MOTO C	MOTO D	MOTO E	MOTO F
TÉLÉPHONE						
ANNÉE						
KILOMÉTRAGE						
COULEUR						
PRIX DEMANDÉ						

État

PNEUS						
KIT CHAÎNE						
PLAQUETTES						

Usure

ROUL. ROUE AV						
ROUL. ROUE ARR						
ROUL. DIRECTION						
ROUL. BRAS OSCI						
JOINTS SPIS DE FOURCHE						
AMORTISS. ARR						
EMBRAYAGE (RÉGLAGE)						
DISQUES DE FREINS						
ECHAPPEMENT						
CIRCUIT ÉLECTRIQUE						

Moteur

LIVRET ENTRETIEN À JOUR ?						
FUITE (S) HUILE ?						
BRUIT (S) ?						
CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT						
AUTRES...						

Présentation

PROPRETÉ (DESSOUS)						
CARÉNAGE (CASSÉ, FENDU...)						
SOUS LA SELLE...						
CORROSION						
TRACES DE CHUTE						
ACCESSOIRES						
TROUSSE À OUTILS						
NOTICE CONSTRUCTEUR						
GARANTIE						

ESSAI SUR ROUTE						
AUTRES REMARQUES						
AVANTAGES						

voir, 25000 F, dpt 31, tél : 61 27 57 49

HONDA REBEL 125 année 1995, noire, moto neuve, 24 km, 23800 F, dpt 17, tél : 46 44 51 74

HONDA CB 750 SEVEN FIFTY année 1995, rouge, 2900 km, excellent état, garantie 1 an, 40000 F à débattre, dpt 45, tél : 38 58 53 06

HONDA CB 550 FOUR année 1978, 33000 km, état impeccable, peinture neuve, pneus neufs, révision OK, 10000 F, dpt 06, tél : 93 47 70 93 (soir)

HONDA 500 CX année 1979, 39000 km, TBE, usage loisirs, 8500 F, dpt 92, tél : 42 42 92 95

HONDA 400 CBN année 1980, 45540 km, freins, pneus, kit chaîne neufs, top case, longue portée + tête de fourche, 6500 F, dpt 75, tél : 47 30 95 73

HONDA 1000 CBX année 1980, 67000 km, d'origine, révisée, TBE, distribution, pots, pneus AV et AR neufs, valeur 30000 F, vendue 25000 F, dpt 91, tél : 69 86 92 70

HONDA 125 CM année 1987, bleue, 44200 km, top-case, selle neuve, pneus et kit chaîne récents, 8000 F à débattre, dpt 75, Valentin, tél : 42 19 05 67 (répondeur ou ap. 19h)

HONDA CB 750 FOUR année 1982, noire, BEG, 13000 F à débattre, dpt 75, tél : 40 44 08 70

HONDA VF 400 F année 1984, 30000 km, pneus neufs, 9000 F à débattre, dpt 30, tél : 66 90 78 01

HONDA VF 1000 R année 1985, 60000 km, série spéciale numérotée, 4/1 Lazer, pneus neufs, TBEG, 22000 F, dpt 16, tél : 55 71 43 07

HONDA PACIFIC COAST modèle 1990, blanc, 47000 km, options, alarme, intercom, 27000 F, tél : 48 38 08 63 (rép.)

HONDA CBR 600 modèle 1992, 72000 km, très bien entretenue, factures à l'appui, distribution et plaquette arrière neuves, pot Nikko, 18000 F à débattre, tél : 43 64 21 83 (rép)

HONDA 750 SEVEN FIFTY année 1992, rouge, 20000 km,



Side car Honda 1000 CBR, side Beringer Orion, année 1992, 15000 km, options, 90000 F à débattre, dpt 13, tél : 42 81 14 70



Yamaha 900 XJS année 1995, verte, 17000 km, porte-bagages, dpt 13, 37000 F, tél : 91 75 35 09 (soir)



Suzuki 1100 GSXF année 1992, 18000 km, très bon état, top case, valises Bottelin Dumoulin, 38000 F, dpt 36, tél : 54 08 05 74



Yamaha 125 SRD année 1992, noire, 3300 km, parfait état, 11000 F, dpt 92, tél : 47 88 35 12



Bimota SB6 Carbone modèle 1995, TBE, 7000 km, moteur 1100 GSXR Brembo Ohlins, dpt 31, tél : 61 35 42 03 (soir)



BMW R100 RT année 1981, rouge vermillon, peinture neuve, 97000 km, freins Brembo récents, porte-paquets, non carénée, 21000 F, dpt 75, tél : 43 98 33 80



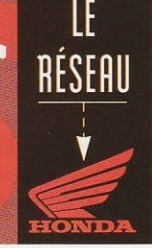
BMW K100RS année 1984, 2 valises Touring, top-case, carénage, 126000 km, révisée, selle et batterie neuves, prix à débattre, dpt 06, tél : 93 81 25 19

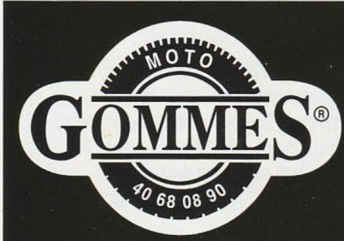


Honda CBX 1000 Prolink, année 1981, 6 cylindres, 65000 km, nom. factures entretien, 32000 F, dpt 30, tél : 66 84 49 12

Moins cher!
Plus proche de vous!
3615 motomag
1,29 F la minute
...et non pas 2,23 F comme ailleurs







OUVERT DU MARDI AU SAMEDI
DE 9H30 À 19H
ET LE LUNDI À PARTIR DE 14H
83, AVENUE DES TERNES
75017 PARIS
TÉL : (1) 40 68 08 90



SANS RENDEZ-VOUS
PNEUS, KIT-CHAINES,
RAYONNAGES, FREINS,
AMORTISSEURS, VIDANGES...
TATOUAGE ICA

Hit parade de l'occasion

En général, la demande du marché de l'occasion suit les préférences du marché du neuf, les motos les plus recherchées sont donc les plus vendues en neuf. Certains modèles font exception à la règle. Soit ils ont été vite supplantés par la concurrence, soit ils ont été rattrapés par leur réputation ou desservis par une esthétique trop audacieuse ou un choix malheureux de coloris. Il est difficile par exemple de vendre une grosse Kawa : tout de suite le client invoque leur gourmandise en huile (qui concernait quelques modèles des années 80), en pneus, en transmission, alors que ces machines sont tout aussi solides économiques et fiables que les autres. Les machines en fin de carrière, qui parfois peuvent dépasser les dix ans d'âge, sont dans le top 50 de l'occasion. Elles se vendent pour presque rien et inspirent plutôt confiance au tarmo bricoleur (disponibilité en piéces).

Les plus vendues

HONDA	900 CBRR , 750 VFR, 600 CBR, 600 et 1100 Shadow, 600 Transalp, 250 et 650 Dominator, 125 CG, CMT, CMT
YAMAHA	XJS 600 et 900, 1200 FJ, 1200 V-Max, 750 Fazer, Virago (toutes), 600 FZR (pas la 1000), TDM 850
KAWASAKI	500 GPZ, Zéphyr 750, 1000 GTR, VN 750, ZX 6R et ZX 9R, ZXR 750, 1500 Sumo
SUZUKI	GSXR et GSXF 750, DR 650 et Djebel, Intruder 750/800, Intruder 1400, 600 Bandit, GSE 500, GS1100G

Les moins courues

HONDA	VFC 750 et 1100, XLV 750 et Africa Twin, CBR 1000, NTV 650, les XLR toutes cylindrées, 750 Seven Fifty, PC 800
YAMAHA	TW 200, XV 500 SE, Virago 1000-1200, 1300 Venture, 750 FZ, 1100 FJ, 600-750 XJ, SRX, XT 600, Super Ténéré, 250 TDR, 350 RDLC
KAWASAKI	125 KDX, 500 EN, 1000 Tomcat, 500 KLE , ZXR.4, Tengai et KLR 650, 250 KR1, 1100 ZZR, 750 GPX
SUZUKI	GN 125 et 250, 250 RGV, RF 600 et 900, VX 800, 1100 GSXF, 250 DR, GSXR 1100, LS 650 Savage, DR 750 et 800

Peu d'amateurs mais une cote élevée

BMW	Tous les modèles équipés de Flat-Twin deux soupapes, K 75 RT et K 100 RT, avec ou sans ABS, K1
HONDA	Gold wing 1000, 1100 et 1200 Aspencade, VF1000 R, CB 1100 R, 1000 CBX, 250 XL
KAWASAKI	Z 650, 900 et 1000, Z 900 Ninja, Z 1300, 750 H2 et autres trois cylindres 2 temps (250 et 350 S, 500 H1)
HARLEY	tous les modèles
ITALIENNES	Toutes marques (Moto-Guzzi et Ducati en tête)
TRIUMPH	Toutes les séries de Bonneville 650 et 750
YAMAHA	1000 GTS, 500 XT, 650 XS, 1100 XS, 350 RDLC (4LO), 1200 V-Max
SUZUKI	500 RG Gamma, GSX 1100 katana, 550 et 750 GT, 500 T

Les moins vendues

- Tous les trails et routières sortis avant 1988.
- Les motos de tout-terrain spécialisées (cross, trial, enduro)
- Les 125 sport
- Les motos personnalisées (peinture, fourche, pot racing, kit moteur et autres...)

L'heure du choix

Que trouve-t-on pour 10 000, 20 000 ou 40 000 balles ?

Lorsque le choix d'une moto est dicté par le budget disponible en caisse, la formule consiste à dépenser une enveloppe fixée à l'avance, ni plus, ni moins. Aucun dérapage n'est permis, mais il y largement de quoi rouler heureux !
Dans un vaste choix de marques et de cylindrées, et tous genres confondus, le tarmo fauché trouvera moto à son pied sans s'endetter. Du gros cube à moins de dix mille francs, roulant dans son jus (plus très frais, le jus...) au 750 Supersport encore tout neuf, pour près de quinze mille francs de moins que la neuve, simplement pour des autocollants périmés. Une option judicieusement choisie par certains consomotards avertis est d'acheter deux engins pour le prix d'un seul (ex : 125 utilitaire et 1000 routière), les frais d'entretien économisés sur la grosse payent l'assurance de la tasse, et les assurances intelligentes qui proposent des « contrats mixtes » vous font encore réaliser des affaires, c'est le Pérou !

Voici quelques exemples pris au hasard des petites annonces. Si vous disposez de...

10 000 F

HONDA	125 CMT 1992, 10 000 km
YAMAHA	500 XT 1984 , 40 000 km
KAWASAKI	Z 1000 R 1984, 30 000 km
SUZUKI	500 GSE 1990, 28 000 km

20 000 F

APRILIA	125 red rose 1991, 7000 km
HONDA	600 CBR 1987, 55000 km
HONDA	VFR 750 1986, 50 000 km
HONDA	1000CBR 1988, 54000 km
YAMAHA	1100 FJ 1985, 72 000 km
KAWASAKI	GPZ 500 1992 , 19000km
SUZUKI	500 GSE 1992, 15 000 km

40 000 F

BMW	K1 1990, 70000 km
HONDA	600 CBR 1992, 26000 km
YAMAHA	1200 FJ 1992, 35000km
YAMAHA	V-Max 1989, 20000 km
KAWASAKI	Z 1000 R 1984, 30 000 km
SUZUKI	500 GSE 1990, 28 000 km
où deux motos à 20 000 F	

à savoir

▶ **Décote :** Les motos décotent toujours plus vite sur leurs deux premières années (moins 20% par an) puis perdent encore régulièrement de la valeur durant 3 ans (moins 10% par an). Achetez donc plutôt un modèle de deux ans révolus qu'un autre tout frais de l'année passée, qui perdra 10 000 F en six mois.

▶ **Millésime :** L'année millésime, en moto, commence en octobre, au même moment que s'ouvre le salon (en automobile, c'est au mois de juillet, juste avant les congés payés).

TBE, pare-cylindre, tapis réservoir, porte-bagage, 26000 F, Reims, tél : 26 85 81 37

HONDA 1100 Pan European année 1993, 23000 km, parfait état, options, 50000 F, dpt 31, tél : 61 59 43 28 (HB), ou 61 53 44 89 (soir)

HONDA NTV 650 année 1995, bleue, 14000 km, état excellent, pare-brise, top-case, valises Bottelin, pare-cylindres, 33000 F, dpt 92, Vanves, tél : 41 08 00 41

HONDA 125 CM modèle 1995, état neuf, 1850 km, 20000 F, dpt 95, tél : 39 60 07 00

HONDA 1000 CB BIG ONE année 1995, jaune gris, garantie 1 an, 8000 km, pneus neufs, pare-carters, porte-paquets, 45000 F, dpt 12, tél : 65 63 17 53

HONDA 500 VTC refait neuf, 0 km, nombreuses pièces, 19000 F à débattre, dpt 92, tél : 47 36 29 37

KAWASAKI Z 750 année 1980, 40000 km, état impeccable, pneus et kit chaîne neufs, pot 4 en 1 Devil, 17000 F à débattre, à voir dpt 57, tél : 87 58 21 03 (rép.)

KAWASAKI Z500B année 1982, 57000 km, pot, batterie, pneu AR neufs, bulle haute, distribution neuve, révisée le 06/04/96, 6000 F fermes, tél : 94 19 08 75



BMW R100RT année 1989, état impeccable, sacoches, entretien BMW régulier, 35000 F, dpt 13, tél : 91 26 94 96 (HB)



Honda 500 CX, 1980, rouge, 23000 km d'origine, TBE, pot neuf, tapis + sacoche réservoir, pare-cylindres, dpt 13, tél. 42 61 31 18



BMW R100/7 année 1979, 225000 km d'origine, TBE, embrayage et pneu AR neufs, Krausers, 12000 F, dpt 26, tél : 75 96 60 67 (rép.) ou 75 50 37 17 (HB)



Honda RVF 750 RC45 année 1995, Devil, arbres à cames, (préparation), 9000 km, garantie 09/97, faire offre, demandez Pascal ou laissez message, tél : 25 49 83 44



Triumph 750 Trident 1976, moteur, pneus, embrayage neufs, factures, 46 000 km réels, 38000 F, Michel, tél : 91 78 01 72



Honda 125 Custom 1993, 19800 km, excellent état, pneus, batterie, kit chaîne neufs, révision 20000 km faite, 14900 F, dpt 78, tél : 34 87 11 73



Kawasaki ZX9R pas immatriculée, noire, 2600 km, 59000 F, Créteil, dpt 94, tél : 42 07 53 00



Kawasaki VN 800 année 1995, 4000 km, garantie 06/97, tatouage, alarme avec bip à la ceinture, sacoche en cuir, 43000 F, dpt 95, tél : 39 92 22 64

Enfin la superbe reliure **MOTOSCOPIE** ***est disponible !***

OFFRE EXCEPTIONNELLE

La collection complète*

(RELIURE + LES 9 MOTOSCOPIES)

400 F SEULEMENT ! (+ 20 F de port)

soit 23 % d'économie

*Voir la description des Motoscopies dans la page librairie de Moto-Magazine

- Format : 220 mm de haut x 155 mm de large x 70 mm d'épaisseur env.
- Prévu pour recevoir 12 exemplaires de Motoscopie.
- Couverture en carton de 20/10e recouverte de visicron gris métalisé.
- Fermé par un velcro de 20 mm de diamètre.
- Impression une couleur à chaud en bleu Réflex.

BON DE COMMANDE

Nom ____________ Prénom ____________

Adresse ______________________________

____

Ci-joint mon règlement de .... F à l'ordre de **MOTO-MAGAZINE** *par :*

☐ Chèque banquaire ou postal ☐ Mandat-lettre

☐ CB n° ____ ____ ____ ____

Montant à débiter .... F, date d'expiration ____

	PRIX	QUANTITÉ	TOTAL
Reliure seule	80F		
Reliure + 9 Motoscopies	420F		

Merci d'adresser votre règlement à :
Moto Magazine-Service VPC - 35, rue des Messiers - 93100 Montreuil
Tél. 48 58 06 57 - Fax. 48 58 02 98 - 3615 MOTOMAG

RMT 127

MÉMO

Un bon coup d'œil

Vous voilà donc au bon endroit pour acheter, avec l'objet de votre choix devant les yeux, appuyé nonchalamment sur la latérale. Jusque là, rien ne distingue encore le piège de la bonne affaire et le fameux tour d'inspection s'impose avant le "oui" définitif. Jetez vous sur l'engin pour en détecter les failles, c'est facile!

1 Identité de l'engin

Première vérification d'usage, avec la carte-grise en main : la correspondance entre les numéros inscrits sur le papier et ceux frappés sur la plaque de cadre et l'alliage du carter moteur. Si l'un d'eux diffère, inutile d'aller plus loin, l'engin présenté n'est pas celui reconnu par l'administration. En d'autres termes, on peut vous poursuivre pour recel ou complicité de recel de véhicules volés, rien que ça ! Seul bémol possible, le cas de l'échange standard du bloc moteur, justifié par une facture portant les numéros d'identification du nouveau moteur, et peut-être quelques explications du vendeur...



2 L'état général de propreté

C'est un premier indicateur du soin apporté à la machine, les agglomérats de boue, de graisse ou de cambouis laissés sur le moteur dans les recoins inaccessibles, sous la moto, sous la selle ou à l'intérieur des passages de roue, se transforment volontiers en nids à rouille, en durits et joints craquelés ou en court-circuits (au choix, ou panaché...).

3 Les plastiques

Ils ne sont pas réparés de l'intérieur et les chromes, sans trace de choc, ne sont pas constellés de petits points ocre (corrosion), c'est bon signe.

4 La peinture

Elle doit être de la même nuance sur chaque élément de la carrosserie et d'origine, sinon cela cache bien souvent une chute. D'autres stigmates d'une gamelle peuvent se débusquer sur le cadre : soudures surchargées ou peinture craquelée, notamment aux abords de la colonne de direction : prudence, fuyons !



5 Vérification des niveaux

D' huile, de liquide de refroidissement, de liquide de freins et dans les éléments la batterie. Consciencieux, le vendeur aura fait l'appoint, sinon enlevez lui cinq points sur votre classement.



3615 motomag

Moins cher!
Plus proche de vous!

1,29 F la minute
...et non pas 2,23 F comme ailleurs



Aprilia Pegaso 650 1993, 25000 km, amort. Fournales, freins Beringer, alarme Doberman, tatouage, bulle haute, pneus route, selle perso, chaîne plaquettes OK, 28000 F, tél : 42 22 18 87

CAGIVA
DUCATI
à Paris, toutes les motos en expo et dispo
MOTORI SHOW 14e
144 rue R. Losserand 75014 PARIS - (1) 45.45.99.19



Honda VFR année 1992, noire, TBE, bulle haute, alarme Baxter, pot Devil + origine, 41000 km, 37000 F, dpt 75, tél : 43 55 91 54 (rép.)



Harley 1200 anniversaire n°41 année 1993, moteur + peinture d'origine, 7700 km, état neuf, nbx accessoires, dpt 47, tél : 53 20 72 03 (HB)



Laverda 1000/3 année 1976, 30000 km, TBE, livraison possible, cause divorce, 20000 F, tél : 26 66 13 63



Yamaha 750 Super Ténéré année 1990, 36000 km, top-case, freins Brembo, embray. neuf, 17000 F, dpt 95, tél : 39 47 70 78



Suzuki 1100 GSXED année 1984, 53000 km, 4 en 1 + échappement d'origine, double sacoches, 15000 F à débattre, urgent, tél : 34 21 85 21



Suzuki 1100 GSG année 1986, 74000 km + side Jeaniel Condor année 1989, kit 15, bon état, 10000 F de frais, l'ensemble 40000 F, tél : 90 85 41 80 (HB) ou 90 13 26 48



Yamaha 650 XJ Turbo 1984, 70000km, top-case, 2 valises, pneus neufs, TBE, 1 7 000 F dpt : 14 tél : 31 34 70 58



Suzuki 650 DR année 1993, 13000 km, top-case, pneu AR changé, 16000 F, dpt 74, tél : 50 98 87 78



Suzuki GSX 1100 G année 1993, bordeaux, 10500 km, carénage, top case, état impeccable, 36000 F, dpt 94, tél : 49 82 54 07



Yamaha XTE 600 année 1993, 29000 km, prix argus, factures Yamaha, dpt 94, Franck, tél : 45 86 31 00 (HB) ou 09 75 78 83 (WE et soir)

KAWASAKI 400 ZJ année 1983, 65000 km, 4 en 1, pare-carters, 8500 F à débattre, dpt 93, tél : 45 59 57 04 (bureau 10h/16h)

KAWASAKI 500 GPZ année 1989, rouge, 95000 km, top-case, entretien régulier par Kawasaki, factures, 8500 F, visible 78, tél : 47 23 37 83 (journée) ou 30 51 64 60 (ap. 19h30)

KAWASAKI 1000 Z année 1977, selle neuve, 4 en 1, jantes à bâtons, 16000 F, dpt 94, tél : 43 39 53 83

KAWASAKI Z650 F4 année 1983, rare, peinture + selle perso, très propre, 10000 F, tél : 42 42 63 89

KAWASAKI ZXA 750 année 1983, TBEG, batterie, freins, moteur neufs, 13000 F, tél : 30 57 20 44

KAWASAKI 500 GPZ année 1992, noire, 32000 km, urgent départ étranger, 15000 F, tél : 46 13 75 09 ou 48 46 63 34

KAWASAKI 1000 GTR année 1994, 9000 km, tatouée, 51000 F, dpt 91, tél : 69 96 19 28 (rép.)

KAWASAKI 900 ZXR année 1995, 7000 km, Mig Carbone, passage de roue, clignotants intégrés, pneu AR neuf, 59000 F, dpt 37, tél : 47 25 83 55 ou 47 94 97 41 (ap. 20h)

KAWASAKI KLE 500 année 1995, 650 km, argent, garantie janvier 1998, neuf, 34000 F à débattre, dpt 78, tél : 39 53 38 43 (rép.)

KAWASAKI ZEPHYR 750 année 1995, sous garantie, top-case, protège carter TAT, 36000 F, tél : 49 77 09 78

LAVERDA 750 SF (CG) 8000 F Harley Davidson 750 20000 F, Honda Goldwing 1000 Bicent (CG) 15000 F, Maico 250 5000 F, Bultaco 350 4000 F, dpt 62, tél : 21 90 76 99

MOTO GUZZI 650 FLORIDA année 1987, exc. état, 35000 km, 16000 F ou échange contre side 2 places GT + attaches fourche + roues, dpt 19, tél : 55 96 84 01 (HR)

MOTO GUZZI FLORIDA V65 année 1990, 30000 km, bon état, 18000 F, dpt 66, tél : 68 96 03 91 (soir)

MOTO GUZZI CALIF 3 année 1989, 78000 km, 1ère main, TB état, factures, 27000 F, tél : 43 09 69 40

MOTO GUZZI 1100 SPORT année 1995, rouge, 4900 km, entretien spécial, pare culbuteurs, 55000 F, dpt 83, Bedou, tél : 94 84 03 69

MZ 500 COUNTRY année 1995, noire, 3000 km, moteur Rotax, garantie jusqu'au 06/12/96, 23000 F ou échange faire offre, tél : 45 94 92 13

SUZUKI 900 RF année 1995, 17000 km, 40000 F à débattre, tél : 67 59 62 84

SUZUKI GS 1100G année 1986, entretien suivi, à voir, 68000 km, 15000 F à débattre, tél : 47 09 01 54

SUZUKI 1100 GSX-G année 1995, 8000 km, comme ▶▶

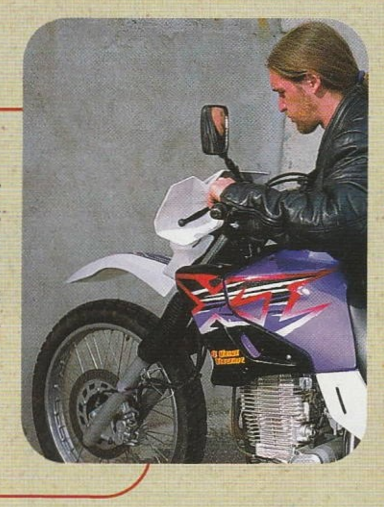
La traque du détail

MEMO

Entrons maintenant dans le «contrôle technique sans démontage», comme le nomment les professionnels de l'automobile avec à propos, insinuant explicitement qu'il ne s'agit pas d'une radioscopie qui dévoile tous les problèmes, et que nul n'est à l'abri d'un pépin invisible (l'alternateur qui flanche, le démarreur qui abdique, le pignon de troisième épris de liberté, etc.)

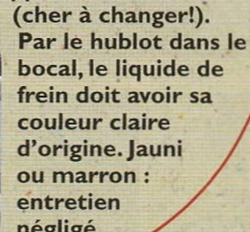
1 Fourche

La moto étant sur sa béquille centrale, on peut laisser aller le guidon de butée à butée en délestant la roue avant. Si un point dur apparaît, c'est que le roulement est à changer (bille ou rouleau ovalisée, cuvette creusée...). En freinant, assis sur la moto, faites des pompes avec la fourche pour vérifier que les deux tubes remontent sans heurt, que l'huile ne gicle pas par les joints spis et qu'il n'y a aucun claquement suspect, sinon c'est le signe d'un démontage fastidieux et de frais conséquents. Restant à l'avant, mais pied à terre, chercher à localiser l'origine des claquements. Le jeu peut être dans les roulements de roue ou de direction (pas trop cher), ou dans les tubes de fourche, ce qui est plus grave.



2 Freinage

Avant de partir, palpez l'état de surface des disques de frein et considérez les comme morts s'ils présentent de larges stries ou si l'épaisseur est réduite de plus d'un millimètre par rapport au rebord (cher à changer!). Par le hublot dans le bocal, le liquide de frein doit avoir sa couleur claire d'origine. Jauni ou marron : entretien négligé.





3 Bras oscillant

Toujours sur la béquille centrale (ou avec le pote costaud qui soulève l' arrière), essayez de le faire bouger latéralement par rapport à la moto, vous saurez si ses roulements et bagues sont bons (pas de jeu), une usure du pneu non symétrique indique une déformation probable du dit bras.



4 Les roues

Sont elles alignées ? Ne sont-elles pas voilées ? Cela s'observe en prenant quelques mètres de recul et en visant bien dans l'axe longitudinal de l'engin, puis en les faisant tourner manuellement . S'il s'agit de rayons, veiller à ce qu'il n'en manque pas ou que certains ne soient outrageusement détendus. (les faire tinter avec une tige de tournevis par exemple, et prévoir de faire resserrer ceux qui émettent un bruit plus grave).

5 Amortisseurs

Reste à inspecter l'amortissement, par une série de pompages, à l'affût des couinements ou des fuites.

neuve, dort en garage, avec option carénage, 47 500 F, exceptionnelle, à saisir, dpt 75, tél : 46 07 65 84

SUZUKI 750 GSXF année 1989, bleu marine, 59000 km, sacoche réservoir, 4 en 1 Motad, bulle haute fumée, entretien, factures, 18000 F, dpt 75, tél : 45 83 56 30

SUZUKI VX 800 année 1990, bordeaux, 20000 km, tête de fourche, porte-paquets, très bon état, 18000 F, dpt 11, tél : 68 47 54 79

SUZUKI GN 125 année 1993, 3000 km d'origine, révision effectuée, très bon état, 12000 F, tél : 35 86 33 66

SUZUKI GT 750 bleue, exc. état, 58000 km, 18000 F à débattre, dpt 01, tél : 79 81 97 72 (HR)

TRIUMPH TROPHY 900 année 1994, verte, 17500 km, alarme, tapis + sacoche réservoir, pots neufs, 48000 F, dpt 83, tél : 94 36 79 87

TRIUMPH TROPHY 3 année 1993, 14500 km, état irréprochable, 45000 F, dpt 62, tél : 21 23 69 12

YAMAHA 500 SR année 1979, 43000 km, 4000 F à débattre, tél : 41 74 02 78

YAMAHA 1200 FJ ABS année 1991, 27000 km, TBE, 35000 F, dpt 57, tél : 87 93 34 66

YAMAHA FZX FAZER 750 modèle 1993, 9600 km, batterie neuve, TBE, 33000 F, dpt 80, tél : 22 91 06 12

YAMAHA 850 TDM année 1994, vert, 28000 km, tatouage, 2 pneus neufs, 36000 F, dpt 91, tél : 60 88 26 43 (rép.)

YAMAHA XJ 900 année 1986, 45000 km, valises et top-case Krauser, bulle haute, TBE, 16000 F, dpt 59, tél : 27 49 79 66

YAMAHA FJ 1200 année 1990, gris, TBEG, 57200 km, réservoir, kit chaîne, pneus, roulements AV + AR, poignées chauffantes, top-case, tapis réservoir, pare-cylindres, 28000 F à déb., tél : 30 35 75 95

YAMAHA 750 TÉNÉRÉ année 1990, 34000 km, BEG, top-case, Brembo, embrayage refait, dpt 95, tél : 39 47 70 78

YAMAHA 1000 GTS ABS année 1993, rouge, 12000 km, alarme, tatouage, sacoche réservoir, état exceptionnel, 59000 F, dpt 77, tél : 60 23 57 29

YAMAHA 850 TDM année 1993, rouge, 22000 km, options, tapis, bulle haute, porte-bagage, top-case, + 2 valises 2 en 1, révision complète, état neuf, dpt 59, 43000 F, tél : 27 92 17 17

YAMAHA 1000 GTS ABS année 1993, rouge, 11000 km, alarme, tapis de réservoir avec sacoche, valise gde capacité, superbe état, dpt 77, tél : 60 23 57 29

YAMAHA 600 XJN année 1995, noire, 8000 km, très bon état, entièrement révisée, alarme, tatouage, 25000 F, dpt 75, tél : 44 72 97 45 (rép.)



Lot de 3 Honda 125 XLS 10000 F, dont 1 entièrement restaurée, pneus, kit chaîne neufs, année 1980, une enduro en état, une en pièces détachées, dpt 92, tél : 41 90 07 17



Suzuki Djebel 600 1989, bleu et blanc, 40000 km, durit aviation, kit chaîne récent, factures, BEG, 12000 F + Suzuki DR 400, pour pièces, à déb., dpt 78, tél : 39 50 28 45



Suzuki 1100 GSX-R/W année 1995, 23000 km, pneus neufs, 4/1, tél : 64 95 67 49 (rép.)



Triumph Trophy 3 année 1993, 14500 km, état irréprochable, 45000 F, dpt 62, tél : 21 23 69 12



Yamaha 1100 XS et squale + nombreuses pièces, TB état, 55000 F à débattre, tél : 86 50 16 80 (ap. 18h)



Moto Guzzi Le Mans IV side-car Jeaniel Condor RII année 1990, moto année 1988 + kit 15 Jeaniel 2 pl, 47000 km, 48000 F à débattre, Aveyron, tél : 65 62 35 48



Yamaha FJ 1200 année 1988, 52000 km, bon état, 19500 F, dpt 74, tél : 50 64 91 19 ou 50 65 78 11 (HB)



Yamaha 1000 GTS année 1993, verte, 19000 km, sacoche, valises, alarme, tatouage, BE, urgent cause départ, 50000 F, dpt 69, tél : 78 70 60 60



Honda Transalp année 1993, 8000 km, top-case, manchons, bulle haute, antivol U, 34000 F, dpt 38, tél : 76 15 29 88 (rép. si absent)



Suzuki DR 650 R année 1992, TBE, 40000 km, moteur 7000 km, bulle, top-case, sac. réservoir et cavalières, 19000 F, dpt 44, tél : 40 76 67 90 ou 40 67 23 48 (HB)



Triumph 900 Trophy année 1995, bleue, 1400 km, état neuf, garantie 17 mois, 58000 F fermes, dpt 13, tél : 90 57 84 17



Yamaha 1100 XS S 5K7 année 1982, 60000 km, BE, pneus neufs, dist. refaite, 15000 F, tél : 86 50 16 80 (ap. 18h)



Side car Dniepr mot. 1000 BMW, fourche balancier, double disque, marche arrière, 10000 km, 35000 F, dpt 04, tél : 92 64 32 56



Yamaha 1300 Venture année 1993, 28000 km, équipée kit 15, prête à atteler, pièces origine, 85000 F, tél : 55 48 08 03 (ap. 20h)



Yamaha FJ 1200 1990, gris, TBEG, 58000 km, réservoir, kit chaîne, pneus, roulements AV. + AR, poignées chauf., top-case, tapis rés., pare-cylindres, 25000 F, tél : 30 35 75 95



Yamaha 250 XV Virago année 1995, garantie 1997, 4000 km, TAT, ALA, 25000 F, dpt 77, tél : 64 67 39 96

Examen mécanique

1 Démarrage

La clef de contact opère un quart de tour à droite et les voyants de point-mort et de pression d'huile s'allument (tout va bien !) Une pression du pouce et le moteur s'ébroue, chauffe au starter si besoin est, et répond à l'accélérateur sans sourciller.

Démarrage à chaud

De retour auprès du vendeur, laissez la tourner au ralenti quelques instants pour vérifier sa régularité, coupez le contact puis redémarrez tout de suite, pour vérifier qu'à chaud tout est en ordre.

2 Bruits

Pas de claquements sinistres ni de cliquetis inquiétants, pas plus de fumée à l'échappement (à froid, des volutes blanches sont normales), c'est que sa santé est bonne.

3 Embrayage



Le moteur doit bien prendre ses tours, sans que l'embrayage ne patine , surtout lors des reprises en 5eme au régime de couple maxi.

4 Boîte de vitesses

S' assurer avant tout que la garde du câble, au levier d'embrayage, est bonne. Durant l'essai routier, passer toutes les vitesses à la montée et à la descente plusieurs fois, toujours avec l'oreille aux aguets, ne tolérer aucun à-coup lors de ces manœuvres, ni de faux points morts.

5 Fuites

En laissant reposer l'engin refaites le tour pour déceler une fuite éventuelle, qu'un nettoyage trop attentionné vous aurait caché précédemment, en portant votre attention sur les abords du joint de culasse et de celui de l'embase de cylindre. Pas de suintements d'huile à ces endroits indique un moteur bien étanche donc en bonne santé. Vérifier que le ou les carbus ne fuient pas. Une fuite d'essence peut venir des joints ou d'un pointeau séchés. Pas grave en soit, mais c'est souvent dû à un arrêt de la machine pendant plusieurs mois. Dans ce cas il est imprudent de la remettre en route sans une vérification générale, vidange de tous les fluides, test batterie etc.

6 Visserie

L'allure de la visserie, sur l'ensemble de la moto, dénonce les démontages peu scrupuleux (pans d'écrous arrondis, cruciformes arrachées). Si tel est le cas sur les carters moteurs, c'est qu' il a été ouvert par le même apprenti bricoleur, passez votre chemin.



7 Gourmande

Un dernier coup de doigt dans l'orifice d'échappement, pour détecter le dépôt gras d'une moto qui agonise en bouffant de l'huile et vous voilà paré pour prendre une décision.

YAMAHA 900 DIVERSION année 1995, 9000 km, pare-cylindre, bulle haute, sac. + tapis réservoir, pneu AR neuf, freins neufs, 40000 F, dpt 78, tél : 39 57 93 14 (19h)

TRAILS

APRILIA 125 PEGASO année 1993, TBE, 10500 km, pneus et kit chaîne neufs, très belle, 16500 F, dpt 73, tél : 79 65 65 51

HONDA TRANSALP année 1988, pour pièces, moteur et boîte TBE, 2 pneus neufs, échappement récent + diverses pièces, 3500 F à saisir, dpt 78, tél : 30 42 04 74

HONDA 750 AFRICA TWIN année 1991, 50000 km, top-case, pot Sebring, bon état, 18000 F, tél : 44 88 19 81 (ap. 20h)

HONDA DOMINATOR 650 année 1992, noire, 29600 km, pneu avant neuf, sélecteur de vitesses neuf, kit chaîne neuf, bulle, 22000 F à débattre, dpt 75, tél : 45 83 13 46

HONDA 125 XLS année 1980, entièrement restaurée, 10000 F, dpt 92, tél : 41 90 07 17

HONDA 600 TRANSALP année 1994, grise et noire, 14000 km, 1ère main, protège-cylindres, top-case, tatouée, 35000 F, dpt 94, tél : 42 83 51 31

HONDA 600 TRANSALP bleue, gravée antivol, 2000 km, TBE, 36000 F, dpt 69, tél : 78 74 29 10

MOTO GUZZI 650 TT année 1985, rouge/blanc, bon état, factures, peu roulé, 8500 F, dpt 59, tél : 20 41 30 01 (soir)

YAMAHA 600 TÉNÉRÉ année 1984, 38000 km, porte-bagages grand raid, freins à revoir, 6800 F, dpt 75, tél : 45 03 27 20

YAMAHA XV 500 année 1988, 20000 km, BEG, entretenue, 18000 F, dpt 93, Françoise, tél : 43 93 35 28 (HB)

YAMAHA XTE 600 année 1993, 29000 km, factures Yamaha, prix argus, Franck, tél : 45 86 31 00 (HB) ou 09 75 78 83 (WE + soir)

YAMAHA XT 550 année 1982, blanc, cause double emploi, 1ère main, 15000 km réels, peu TT, TBEG, 8500 F, dpt 46, tél : 61 54 36 41 (ap. 19h)

YAMAHA 240 XT année 1983, 27700 km, moteur neuf, 7500 F, dpt 91, tél : 64 95 92 66 (Dom.) ou 69 93 66 77 (HB)

YAMAHA XT 500 année 1983, 68000 km, bon état, bien entretenue, 6000 F, tél : 47 77 96 59 (HB)

YAMAHA XT 600 année 1984, 32000 km, 8000 F ou échange contre une ancienne, à débattre, dpt 13, tél : 42 05 00 06

YAMAHA 600 XT 2KF année 1988, 50000 km, moteur 25000 km, bricoles à faire, bon état, 8000 F à débattre, dpt 92, Lucas, tél : 40 99 12 77

YAMAHA 500 XT TYPE 1U6 année 1989, 28000 km, bon état général, chaîne de distri. à revoir, 12000 F à débattre, dpt 95, tél : 34 48 87 36

TRIAL

BETA 250, TBE, révisée, 8500 F, à saisir, tél : 46 60 31 80

ENDURO

HONDA 600 XR homologué, année 1991, 1ère main, 4800 km, servi balades, état neuf, 23000 F, dpt 44, tél : 40 29 36 32

SIDE-CAR

TORO POUR TDM année 1992, rouge, très bon état, freinage roue side, arceau + capote, 14000 F, tél : 74 60 13 54

SIDE CAR JEWEL 1 PL, pour 1000 GW, capote à changer, bon état, 3000 F + carénage Vetter, TBE, peinture neuve, pour 750 et plus, 4000 F, dpt 22, tél : 96 25 26 76

SIDE JEANIEL LYNX noir, attache Guzzi, 8000 F, dpt 93, tél : 48 67 31 29

ACCESSOIRES

SACOCHE RÉSERVOIR BMW, Multivario, série K, très bon état, 1200 F, dpt 94, tél : 49 30 44 45

2 VALISES 36 L (0 KM) Honda et support Wing Rack Givi pour CB 750 Seven Fifty



PLUS de 500 MOTOS DISPONIBLES

MOTO CHANGE BETHUNE

VENEZ DECOUVRIR SON NOUVEL ESPACE

Très "66"

au 131, rue Fernand Bar à Bethune

Depuis 18 ans à votre service

DOSSIER D'INFORMATION FRANCHISE CONTRE 150 F.
Tél : (16) 21 57 64 76 - Fax : 21 56 61 04



Créée par la FFMC

MOTO PUZZLE

Des pièces d'occasion toutes marques à prix motards

354, Bd. National
13003 MARSEILLE
☎ 91 50 37 70

Envoi contre remboursement et livraison possible sur toute la France



BMW K1100 LT ABS année 1994, 11000 km, bulle électrique, neuve, 72000 F, dpt 94, tél : 45 90 76 16



Honda CB 450 année 1974, bon état, 4000 F, tél : 75 21 40 72



Honda CB 400 Twin année 1978, BE, nombreuses pièces neuves (distri., kit chaîne, pneu AV...), 7500 F à débattre, dpt 30, tél : 66 90 78 01



Honda CB 750 Four Bol d'Or année 1982, noire, BEG, 13000 F à débattre, dpt 75, tél : 40 44 08 70





Honda 750 Bol d'Or F 2 année 1981, carénée origine noire, 59000 km, sacoche, top-case, 12000 F, dpt 45, tél : 38 76 18 23



Honda 250 CB année 1994, 6000 km, pare-brise, pare-cylindre, porte-bagages, top-case, 20000 F, dpt 63, tél : 73 27 38 98

Guide des formalités liées à la session d'un véhicule

PAPERASSE

Lorsqu'une moto change de main, il ne suffit pas d'échanger son trousseau de clefs contre un chèque ! Il faut aussi accomplir les formalités d'usage, et prendre les dispositions nécessaires pour opérer la transaction en toute légalité. Rien de sorcier, mais cetaines démarches doivent se préparer à l'avance. Inutile de multiplier les rendez-vous pour régulariser l'opération. Pour éviter les pertes de temps (quand est-ce qu'on roule ?), suivez le guide !

1 La carte-grise

L'acte symbole d'une vente conclue, c'est la double barre tirée au stylo, entre laquelle le vendeur inscrit la mention « Vendue le...(date du jour de la transaction) ». Il faut ensuite couper le coin des carte-grises (celles avec l'hologramme infalsifiable).

vendu le 32 févrie

2 Le certificat de vente

Rempli et signé par les deux parties, il permet au vendeur de prévenir la préfecture où est immatriculé le véhicule et à la compagnie d'assurance de suspendre les garanties. Grâce à lui, et jusqu'à la date de remise du nouveau certificat, l'acheteur peut justifier de la provenance du véhicule (formulaires disponibles à la préfecture, dans les commissariats ou gendarmeries et chez certains concessionnaires).

3 Le certificat de non-gage

Si la moto change de département, le vendeur doit fournir un certificat de non-gage qu'il demande auprès de la préfecture, ce document prouve qu'il n'y a pas de crédit en cours sur la bécane, et reste valable un mois.

4 La demande de certificat d'immatriculation

Formulaire disponible en préfecture, à remplir par l'acheteur pour obtenir une carte-grise à son nom.

5 Les justificatifs d'identité et de domicile

(carte d'identité et facture de l'EDF ou de FranceTélécom)

6 La garantie en cours

Pensez à prévenir l'importateur que la moto change de main, afin que le bénéfice de la garantie soit reporté jusqu'à son terme sur le nouveau propriétaire

7 Le pognon

En ce qui concerne le paiement, la méthode la plus sûre consiste à obtenir un chèque certifié, émis directement par l'établissement bancaire de l'acheteur moyennant un délai de 48 heures. Sinon, le chèque classique peut être « confirmé approvisionné », par un coup de fil rapide à la banque. En cas de paiement en espèces, n'oubliez pas que le maximum légal pour les transactions entre particuliers est fixé à 5 000 F

8 Le crédit

L'acheteur reprend le crédit en cours ou en ouvre un auprès d'un organisme spécialisé, dans ces deux cas, il faut tenir compte du délai d'ouverture et d'acceptation du dossier, généralement quinze jours, avant de conclure la vente.

+ pare-brise, dpt 75, Philippe, tél : 45 43 58 43 (rép. ou ap. 20h)

VALISES BMW TOURING noires, année 1995, Seriek et R80/100R, état neuf, dpt 14, tél : 31 97 21 51

VALISES ET PORTE VALISES pour BMW R100GS, très bon état, 1500 F à débattre, dpt 30, tél : 66 57 63 91

VALISES KAWA 1000 GTR neuves, prix intéressant, livraison possible, dpt 33, tél : 56 92 61 16

VALISES BMW R100 RT année 1990, noires, TBE, 800 F, dpt 75, tél : 40 33 97 57

DIVERS

VENDS REMORQUE TROIS RAILS pouvant recevoir 3 motos, équipée de freins, 3000 F à débattre, tél : 20 50 97 66

VENDS REMORQUE ÉTAT NEUF + ACCESSOIRE DE MONTAGE, 1500 F, 2 valises BMW, valeur, 3000 F, 1500 F, dpt 92, tél : 46 45 62 73

BOTTES ENDURO T43, neuves, marque ADM, noires et rouges, 10 bougies NGK B9ES + 3 B10EV + clignotants AV 850 TDM, dpt 34, tél : 67 55 93 93 (soir)

LOUE DANS 3E arrondissement Paris (Beaubourg), boxe moto, M. Basset, tél : 69 05 28 84

RECHERCHE

RECHERCHE POUR YAMAHA 750 XJ SECA 82, manuels, notices, documents, articles, cache de logement outils, dpt 83, tél : 94 65 61 42

RECHERCHE MOTEUR HONDA CR 250 années 1989, 1990 ou 1991, dpt 63, tél : 73 70 71 77 (rép.)

RECHERCHE MOTEUR 500 XT 6 volts, bon état, depuis n° 165000 à 205000, tél : 07 01 43 24

PIÈCES DÉTACHÉES

VENDS ROUES AR 14 ET AV 15 pour GL 1500 pour attelage, servies 2 ans, prix à débattre, Istres, tél : 42 55 34 97

COLLECTION

TRIUMPH DAYTONA 500 année 1968, collection, neuve, dpt 06, tél : 93 41 25 34 (19h)



BMW 80RT année 1988, rouge, 35000 km, moteur OK, 1 pneu + 2 silenc. à changer, 23000 F, dpt 59, tél : 28 41 75 75



BMW K75S année 1989, couleur onyx, valises, top-case, pneu AR neuf, 53000 km, 37000 F à débattre, dpt 93, tél : 43 85 82 25 (rép.)



Suzuki 125 RG année 1994, 5500 km, 11500 F, dpt 91, tél : 60 15 74 17



Yamaha 500 XT, 1981, moteur 3000 km, nbrses modifs, moteur et partie-cycle + pièces (rés., fourches, roues...), 20000 F, dpt 13, Laurent, tél : 42 22 15 35



Yamaha Vmax 1989, 21000 km, 6 Beringer, durit avia., Dinojet st7, V-boost, pots Supertrapp, alarme, cause divorce, pneus, batterie neufs, 50000 F, tél : 26 66 13 63



Yamaha 900 XJ année 1991 + Jeaniel Condor, 52000 km, kit 14 Produc Side, BE, 51000 F, dpt 76, tél : 35 62 47 09



Yamaha 125 SR année 1991, 14100 km, TBE, top case, pare-cylindres, 8200 F, dpt 94, M Tichit, tél : 42 02 20 94 (HB) ou 48 85 88 29 (soir)



Yamaha 1200 FJ + Cobra 2, 1990/93, prep Fournales, WP 4/1 carbone, excel. état, 60000 km, side rabaissé et freiné, 55000 F, pos. échan. HD, dpt 65, tél : 62 97 91 88 ou 62 97 71 96 (HB)



Honda VT 600 Shadow 1994, 1ère main, 27000 km, super équipée..., factures et entretien Honda, 38000 F, tél : 20 32 72 05 (33)



Honda NTV Révéré 650 année 1994, tapis réservoir, bulle Ermax, exc. état, 14500 km, 31000 F, région lyonnaise, tél : 74 62 33 20



Kawasaki 1000 Z année 1977, selle neuve, 4 en 1, gente à bâton, 16000 F, dpt 94, tél : 43 39 53 83



Kawasaki 750 Z année 1980, rouge, 35000 km, pare-cyl., pare-brise, TBE, pneus, freins récents, 15000 F à débattre, urgent, dpt 59, tél : 20 26 99 97 (ap. 19h)



Kawasaki 600 GPZ R année 1986, gris/noir/rouge, selle Godier, pot Sebring, révisée, 17000 F, tél : 48 58 06 57 (HB) ou 43 75 15 44 (Rép.)



Kawasaki ZXR 750 Stinger année 1989, 50000 km, peinture perso, bon état, 20000 F, RP, tél : 42 76 51 60



Kawasaki 500 GPZ S 1990, 59000 km, tatouée, antivol Granit, kit chaîne, embray., pneus neufs, peint. métal, factures, 15000 F à déb., dpt 25, tél : 81 82 16 91



Suzuki GS 1100G année 1986, entretien suivi, à voir, 68000 km, 15000 F à débattre, tél : 47 09 01 54

(Bien) vendre sa moto

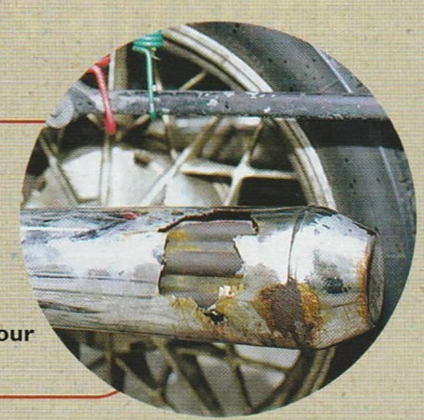
L'achat d'une moto, même d'occasion, implique souvent de revendre l'ancienne. Fi des sentiments, il faut bien trouver de la place à la nouvelle monture, dans le boxe ou le garage. Bien vendre sa moto, c'est la vendre chère et garder l'esprit serein (Les pros utilisent la cote publiée par l'Officiel du cycle. C'est la plus basse et elle souvent prise en référence par les assureurs). Une citrouille transformée en carosse pour le premier pigeon qui passe ne laisse jamais de bons souvenirs. Sachez que l'article 1641 du code civil rend le vendeur responsable en cas de vice caché. Soigner la présentation ne suffit pas, il faut rendre votre « ex » dans l'état où vous l'avez trouvée en entrant chez le concessionnaire le premier jour. Les factures de révision, de pièces détachées, d'accessoires et le carnet d'entretien attestent du sérieux du suivi mécanique. Auprès d'un éventuel acheteur, les preuves écrites auront toujours plus de poids qu'un long baratin pour expliquer « comment elle pousse fort, juste avant la rupture ».

1 Laver

Saignez vous d'un nettoyage sérieux, avec un coup de polish à la clef (quand vous en avez terminé la clef, faites donc le reste de la moto), un décrassage et dégraissage du moteur, de la roue arrière (projection de la transmission secondaire par chaîne) et du dessous des garde-boues et astreignez-vous à ne plus rouler jusqu'à la vente de la moto.

2 Changer

Les pièces qui affichent une usure de plus 50% (plaquettes, pneus, amortisseurs, embrayage...), leur remplacement « rajeunira » la machine qui gardera sa cote, et attestera d'un sérieux rassurant pour le futur acheteur.



3 Défauts

Lors de la visite d'un « client », mettez lui le nez sur les défauts éventuels de votre moto (petit « poc », cabochon fendu, caoutchouc manquant etc.), c'est plus sain que l'inverse.

4 Essai

Ne laissez faire un essai de la moto qu'en ayant les garanties qu'on vous la rende (la femme en otage, vous en passager...), une mauvaise surprise est si vite arrivée... Prévenez aussi votre assureur.

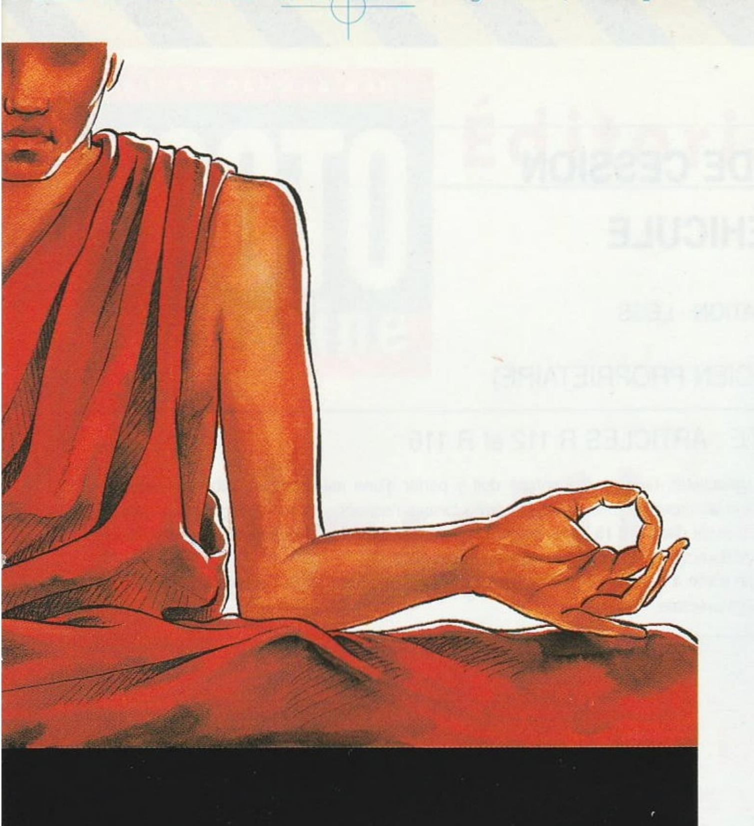
5 Papiers

Munissez-vous au préalable des formulaires légaux, pour ne pas devoir courir à la préfecture le jour de la vente (fermée les fins de semaine et après 17 h tous les jours).



6 Monsieur « Plus »

Pour emporter la décision de votre acheteur, montrez lui la facture de la dernière révision , incluant les vidanges (huile moteur et pont le cas échéant, lookeed et liquide de refroidissement) et les principaux contrôles et réglages. A faire quelques jours avant la mise en vente.





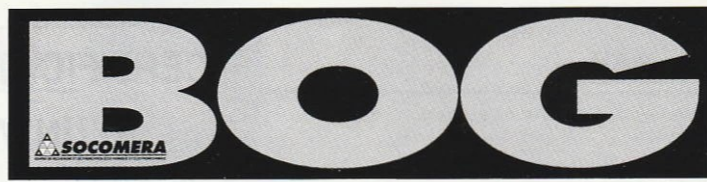
ESPRIT MOTARD



Assurance
Mutuelle des Motards
une passion mutuelle

MINITEL 36 15 AMDM*
TEL : 67 04 72 00





ALARMES ELECTRONIQUES POUR 2 ROUES
conformes aux normes UTAC



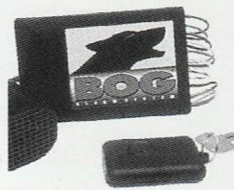
BOG 1 - 445 F TTC
- Petite, fiable, économique, BOG 1 est le premier maillon du système BOG.
- Elle peut être utilisée seule uniquement connectée sur l'avertisseur de votre 2 roues ou avec la sirène en option.
- Elle se déclenche aux moindres mouvements du véhicule.

OPTIONS pour BOG 1 :
- Sirène BOG
- Télécommande porte-clefs
- Bippeur portable
- Antidémarrage



BOG 3 - 695 F TTC
- Le seul radar de détection de proximité du marché adapté aux 2 roues équipé d'une batterie 12Volts,
- Avec sa sensibilité réglable, elle se déclenche avant même que le véhicule ne bouge et pour toute présence autour ou sur la moto,
- Fini le pillage des accessoires,
- Sirène fournie.

OPTIONS pour BOG 3 :
- Télécommande porte-clefs
- Bippeur portable
- Antidémarrage



SUPERBOG - 1590 F TTC
- L'alarme avec ses options dans le même boitier : BOG 1 + Télécommande + Antidémarrage + Sirène
- Un encombrement minimum pour une sécurité maximum, avec un déclenchement à distance.

OPTIONS pour SUPERBOG : • Bippeur portable

ANTIDEMARRAGE - 890 F TTC
- Avec ce système, votre moto ne peut être mise en route.
- Il coupe l'allumage du moteur.
- Sa mise en action se fait par manipulation codée des différentes commandes de la moto (ex : actionner le frein, puis le phare allumer les clignotants et le système se déverrouille).
- Chacun peut mémoriser dans l'appareil son propre code de déverrouillage et le modifier à son gré.



TELECOMMANDE - 895 F TTC
- Une simple pression sur le porte-clefs émetteur active l'alarme (BOG 1) et l'antidémarrage (BOG 3).
- Le système vient en complément de BOG 1 et BOG 3.

BIPPEUR PORTABLE - 895 F TTC
- Vous êtes dans un endroit où vous n'entendez pas la sirène de l'alarme ou simplement vous souhaitez une alarme qui ne réveille pas le quartier, équipez votre alarme BOG 1, BOG 3 ou SUPERBOG du bippeur portable.
- Ce boitier portable avec antenne bippera si quelqu'un touche votre moto et jusque dans un rayon de 400 mètres.

SIRENE - 115 F TTC
- Vient en complément de BOG 1 si vous jugez votre avertisseur sonore insuffisant.

Tous nos systèmes sont fabriqués en France direct usine, garantis 1 an et fournis avec une notice de montage détaillée

SOCOMERA se réserve le droit de modifier sans préavis les caractéristiques techniques de ses produits. Les prix sont valables pour l'année en cours sous réserve d'augmentation des matière premières entrant dans la réalisation des produits.

VENTE PAR CORRESPONDANCE OU SUR PLACE

Bon à découper et à renvoyer accompagné du règlement à : SOCOMERA
18/20, rue Sébastien Mercier 75015 PARIS - tél. : (1) 45.57.81.18

Qté	Article	Prix
		+30 F de port et d'emballage
		TOTAL

Ci-joint mon règlement à l'ordre de SOCOMERA
❑ Chèque bancaire ou postal
❑ Mandat lettre
❑ Carte Bleue N° Date d'expiration

Nom
Prénom
Adresse :
Code postal Ville

Signature (celle des parents pour les mineurs)

CERTIFICAT DE CESSION D'UN VÉHICULE

SANS RATURE NI SURCHARGE VENTE - DONATION - LEGS

(A REMPLIR PAR L'ANCIEN PROPRIÉTAIRE)

REMARQUES IMPORTANTES - CODE DE LA ROUTE : ARTICLES R 112 et R 116

- Avant de remettre sa carte grise au nouveau propriétaire (y compris un garagiste), l'ancien propriétaire doit y porter d'une manière très lisible et inaltérable, la mention **"vendu le" ou "cédé le"** (date de la cession) suivie de sa signature et découper la partie supérieure droite lorsque l'indication du coin à découper est précisée.
- En cas de cession d'un véhicule déjà immatriculé, l'ancien propriétaire doit adresser **dans les 15 jours suivant la transaction**, à la Préfecture de son domicile, une **déclaration** l'informant de la vente ou de la cession et précisant l'identité et le domicile indiqués par le nouveau propriétaire.
- **En cas de remise d'un véhicule en vue de sa destruction, la déclaration visée à l'alinéa précédent doit être accompagnée de la carte grise** dont la partie supérieure droite aura été découpée lorsque l'indication du coin à découper est précisée.

Je soussigné(e) :

NOM et Prénoms ou **DENOMINATION** (en capitales) : ....
POUR UNE ENTREPRISE

....

Adresse complète : ....

....

Certifie avoir ★ ❑ **vendu** ❑ **cédé à titre gratuit** **le** |_|_|_|_|_|_| (J M A) **le véhicule immatriculé sous le numéro** [ ]

|_|_|_|_|_|_| Pour les exploitants agricoles, précisez votre numéro d'exploitation s'il s'agit d'un tracteur agricole.

et désigné ci-dessous : (pour remplir ces rubriques, consulter le certificat de conformité ou la carte grise)

GENRE | MARQUE | TYPE

Numéro d'identification ou numéro dans la série du type | CARROSSERIE | Puissance en CV | Date de 1re mise en circulation

à : ....
Nom et prénoms ou dénomination (pour une entreprise)

....

Adresse complète : ....

....

Je certifie en outre (★) ❑ **que ce véhicule n'a pas subi de transformation notable susceptible de modifier les indications du certificat de conformité ou de l'actuelle carte grise (1).**

Si le P.T.A.C. du véhicule n'excède pas 3,5 T (decret du 4 octobre 1978), indiquez également dans ce cas : |1|9|_|_| l'année modèle — le kilométrage total parcouru pour un véhicule acquis neuf par le vendeur ou dont le kilométrage réel peut être justifié. Sinon, inscrire "n...km au compteur, non garantis"

❑ **que ce véhicule est destiné à la destruction.**

A ...., le ....

SIGNATURE :
Pour les sociétés, nom et qualite du signataire et cachet
Signature des copropriétaires même dans le cas des époux

★Cocher la case correspondante.

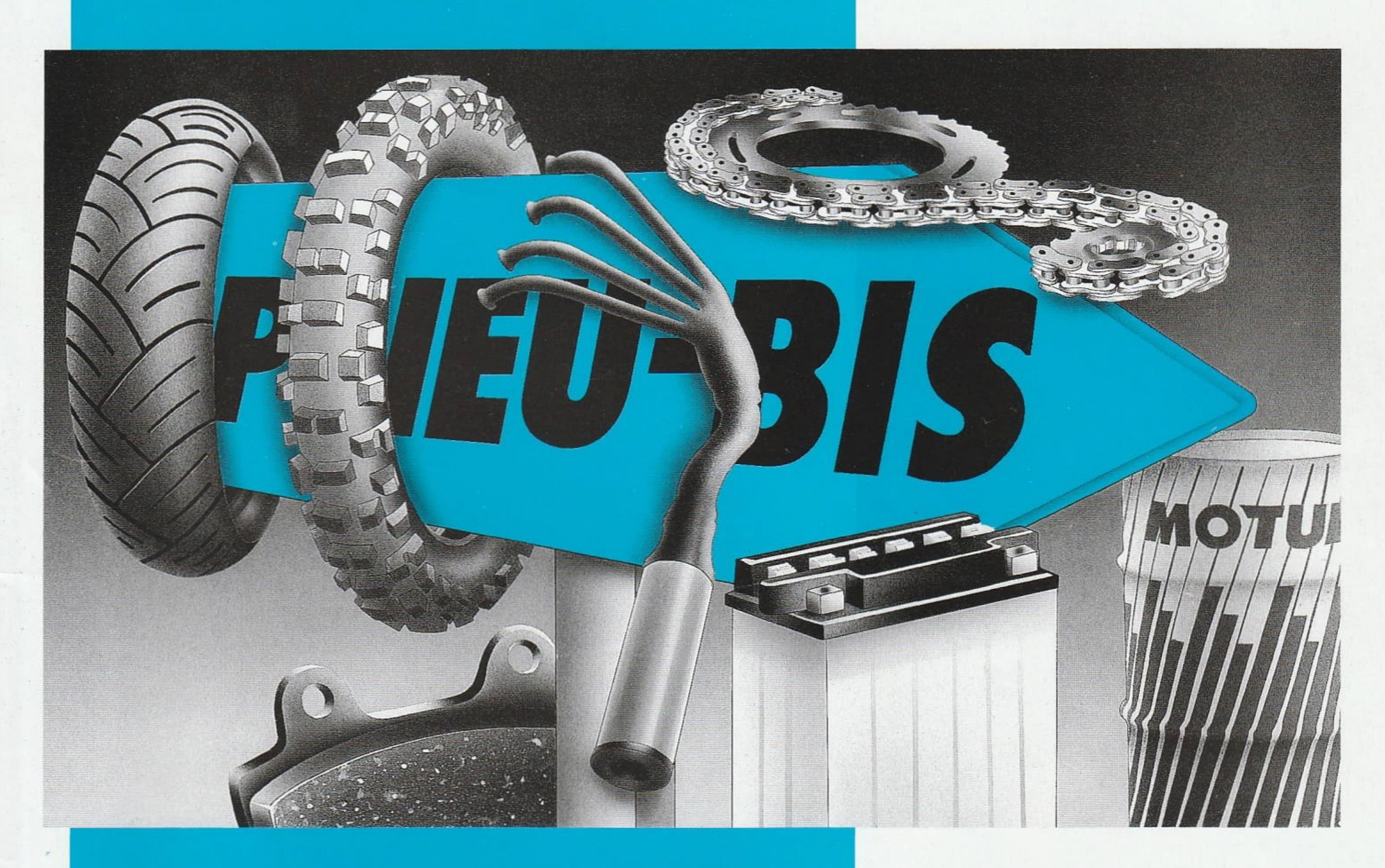
(1) AVIS AU NOUVEAU PROPRIÉTAIRE :

La validité de la carte grise portant la mention "vendu le" ou "cédé le" et qui vous a été remise par l'ancien propriétaire est limitée à quinze jours à compter de la date de cession du véhicule. Passé ce délai, il vous est interdit de circuler sous peine de poursuites pénales sans être titulaire d'une carte grise à votre nom

AVIS DE L'ANCIEN PROPRIÉTAIRE :

Conserver un exemplaire du certificat de cession. Il peut vous être réclamé par votre assureur ou en cas de litige

MONTAGE IMMEDIAT ET PRIX DISCOUNT



TOUT, TOUT DE SUITE,
MOINS CHER

Chaque magasin est financièrement et juridiquement indépendant de la s.a.r.l. CYCOM INTERNATIONAL 47150 MONFLANQUIN exploitant de la marque PNEU-BIS.

LISTE DES STATIONS PNEU-BIS

06 NICE :	93 80 12 88	43 LE PUY :	71 02 11 24
09 SAVERDUN :	61 60 34 32	44 ST NAZAIRE :	40 22 58 67
13 MARSEILLE :	91 47 24 66	45 ORLEANS :	38 56 55 30
15 AURILLAC :	71 63 61 14	53 LAVAL :	43 37 22 76
17 LA ROCHELLE :	46 45 22 40	54 NANCY :	83 30 57 05
19 BRIVE :	55 87 01 80	56 LANESTER :	97 76 30 83
24 SARLAT :	53 59 42 95	64 BAYONNE :	59 46 46 09
26 VALENCE :	75 41 71 90	65 TARBES ODOS :	62 93 22 56
28 CHARTRES :	37 30 17 88	69 LYON :	72 61 19 18
29 BREST :	98 46 51 24	72 LE MANS :	43 85 86 94
30 NIMES :	66 29 75 50	73 CHAMBERY :	79 69 06 28
31 TOULOUSE :	61 57 90 57	77 MELUN :	64 37 91 00
32 AUCH :	62 05 98 84	78 COIGNIERES :	34 61 36 03
33 BORDEAUX :	56 50 12 05	81 ALBI :	63 38 00 00
34 MAUGUIO :	67 22 05 02	84 AVIGNON :	90 86 45 26
42 ROANNE :	77 70 09 95	86 ST BENOIT :	49 45 15 15

PNEU-BIS

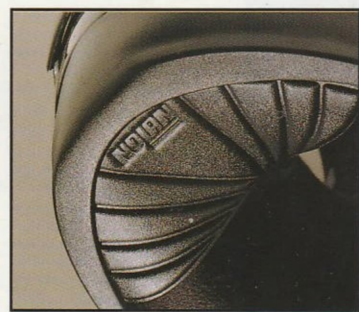
DEGOMME LES PRIX

Voyagez en première classe.



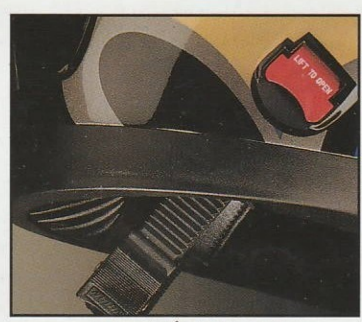
LE SUR MESURE

L'étanchéité et la précision de l'écran anti-rayures ajusté grâce à des joints haut et bas amovibles, empêchent l'infiltration d'air ou d'eau. Cet écran dispose d'un curseur "double action" permettant un double blocage.



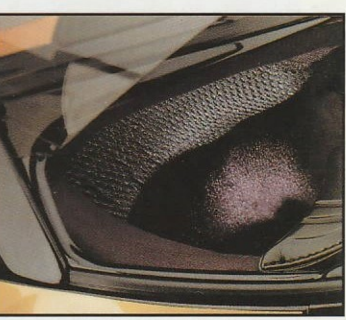
LE BIEN-ETRE

La conception de la bavette anti-vent et protège-nez intégrés à la mentonnière, pouvant se combiner ou s'enlever séparément en un seul geste, permet de s'adapter à votre morphologie.



LA PRÉCISION

L'attache exclusive de la jugulaire Microlock-Pro dont la particularité est d'avoir l'attache intégrée à la paroi de la calotte, vous permet d'un seul geste, un réglage au millimètre près.



LE CONFORT

L'intérieur Top Comfort traité Sanitized est combiné aux différentes prises d'air dont le fameux JSW à effet Venturi. Le design de la calotte est protégé par le traitement NOLAN Hi-brite vernis de protection.

Le nouveau N.80 rapid de Nolan est une invitation au voyage, équipé de la technologie la plus sophistiquée, pour une sensation de pilotage sans égale. Au guidon de votre machine, découvrez le privilège de rouler en première classe.





NKF S.A. - 55 bd Félix Faure - 93300 AUBERVILLIERS - Tél. : 48 33 92 41 - Fax : 48 33 10 53

"SOUS UN NOLAN, IL Y A TOUJOURS DE GRANDES IDÉES"